



STADTENTWICKLUNGSPLAN MOBILITÄT UND VERKEHR BERLIN 2030

Stand: März 2021



EUROPÄISCHE UNION

Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

BERLIN



IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN

Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung IV - Verkehr
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

TITELBILD

SenUVK/R. Rühmeier

STAND

Februar 2021



EUROPÄISCHE UNION

Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung

Das Vorhaben „Zweite Fortschreibung Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr)“ (Projektaufzeit: 04/2016 bis 07/2021) wird im Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE) gefördert aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung und des Landes Berlin (Förderkennzeichen 1070-B5-O).

INHALTSVERZEICHNIS

1 Einleitung	5
2 Das Leitbild als Vision.....	9
2.1 Das Leitbild	9
2.1.1 Funktion des Leitbilds im StEP MoVe	9
2.1.2 Das Leitbild – eine Vision für die Berliner Mobilität der Zukunft	10
2.1.3 Ausblick: Anspruch und Wirklichkeit.....	16
3 Ziele und Aufgabe des StEP MoVe.....	17
3.1 Vorreiter Berlin: eine lebenswerte Stadt mit menschen- und umweltgerechter Mobilität	17
3.2 Die Ziele der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung	19
4 Das Handlungskonzept.....	24
4.1 Handlungsschwerpunkte	25
4.1.1 Themenschwerpunkte.....	25
4.1.2 Räumliche Erkenntnisse und Handlungsschwerpunkte	35
4.2 Die Wirkungen.....	41
4.3 Vom übergeordneten Planwerk zum spezifischen	48
4.3.1 Der Nahverkehrsplan	48
4.3.2 Der Radverkehrsplan	49
4.3.3 Der Fußverkehrsplan	50
4.3.4 Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK)	50
4.3.5 Das Verkehrssicherheitsprogramm	51
4.3.6 Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung	51
5 Schlussfolgerungen und Fazit.....	52
5.1 Instandhaltung und Ausbau für die wachsende Stadt	52
5.2 Zur Zielerreichung müssen alle Räume beitragen	52
5.3 Die Herausforderungen der wachsenden Stadt meistern.....	53
5.4 Innovationen zielführend gestalten.....	54
5.5 Überführung der Ziele und Handlungsschwerpunkte in konkrete Maßnahmen.....	56

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Zusammenwirken von Leitbild, Zielen und Maßnahmen unter anderem am Beispiel CO ₂	8
Abbildung 2:	Die sieben Bausteine des Leitbilds Berlin	10
Abbildung 3:	Übersicht über die identifizierten Themenschwerpunkte für die Workshops	25
Abbildung 4:	Übersicht über neue Stadtquartiere und vorgesehene Schieneninfrastruktur	40
Abbildung 5:	Übersicht über neue Stadtquartiere und vorgesehene Straßennetzergänzungen	41
Abbildung 6:	Vorgehensweise der Wirkungsschätzung	42
Abbildung 7:	Grundlagen der Modellberechnungen – Erkenntnisse aus dem Verkehrsmodell	43
Abbildung 8:	Ergebnisse der Wirkungsschätzung – Erkenntnisse ausgewählter Maßnahmen	43
Abbildung 9:	Ergebnisse der Szenarienbetrachtung – Modal Split nach Verkehrsleistung	44
Abbildung 10:	Ergebnisse der Szenarienbetrachtung – Erreichbarkeit des nächsten Stadtteilzentrums 2030, Szenario 1 – ÖPNV	45
Abbildung 11:	Ergebnisse der Szenarienbetrachtung – Erreichbarkeit des nächsten Stadtteilzentrums 2030, Szenario 1 – Straßenverkehr	46
Abbildung 12:	Ergebnisse der Szenarienbetrachtung – Verkehrsfolgen	47
Abbildung 13:	Angestrebter Modal Split 2030	48
Abbildung 14:	Systematisierung erwünschter Innovationen für das Berliner Verkehrssystem	54

1 EINLEITUNG

AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNGEN

Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Wir bewegen uns von A nach B, weil wir an einem anderen Ort sein wollen oder müssen. Soziale Kontakte, Arbeit, der Transport von Gütern und Waren oder das reine Vergnügen: Aus vielerlei Gründen machen sich Menschen auf den Weg.

Das Mobilitätsbedürfnis schlägt sich in Verkehr nieder. Busse und Bahnen, Fahrräder, Roller, Autos, Lkw oder die eigenen Füße bringen Menschen und Dinge durch die Stadt und ins Umland. Dieser Verkehr hat Auswirkungen auf die Umwelt, auf andere Menschen, auf das Klima, das Ausmaß von Lärm in der Stadt, die Luftqualität, darauf, wie der begrenzte öffentliche Raum verteilt ist und vieles mehr.

Niemand ist allein in der Stadt unterwegs, sondern alle sind Teil des großen Berliner Verkehrsgeschehens. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer politischen und administrativen Steuerung des Verkehrs.

Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) als ein zentrales Instrument der städtebaulichen Planung ordnet dieses Verkehrsgeschehen. Er analysiert die gegenüber dem vorigen Stadtentwicklungsplan (StEP) veränderten Rahmenbedingungen, zum Beispiel das Verkehrsaufkommen und welche Verkehrsmittel benutzt werden, er skizziert die zu erwartenden Entwicklungen und definiert Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen, um die gesteckten Ziele im Jahr 2030 zu erreichen.

Mehrere Trends sorgen für deutlich mehr Verkehr als im Jahr 2011, in dem der letzte StEP verabschiedet wurde. Die stetig wachsende Einwohner*innenzahl und die steigende Anzahl an Erwerbstägigen gelten nicht nur für das Stadtgebiet Berlins, sondern auch für das Umland mit entsprechenden Auswirkungen auf den Pendlerverkehr. Die positive wirtschaftliche Entwicklung, der Anstieg der Anzahl von Tourist*innen sowie die Anbindung neuer Wohnquartiere tragen ebenfalls zu mehr Verkehr bei. Diese dynamischen Entwicklungen treffen auf eine Infrastruktur, deren Leistungsfähigkeit klar an ihre Grenzen stößt. Die vergangenen Jahre waren von einer Konsolidierung des Landeshaushalts geprägt, in deren Zuge auch massiv bei den Investitionen in Infrastruktur gespart wurde. Straßen und Brücken sind teilweise in einem desolaten Zustand, der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur wurden über Jahrzehnte vernachlässigt. Eine Sanierung und ein Ausbau der Infrastrukturen muss schnellstmöglich erfolgen.

Gleichzeitig erleben wir aktuell mit der Corona-Pandemie einen schnellen Wandel von Mobilitätsgewohnheiten und eine veränderte Nutzung von Verkehrsmitteln und des öffentlichen Raums. Nicht alle künftigen Entwicklungen, die sich aus diesen Zeiten des Umbruchs mit vielen Unsicherheiten ergeben, lassen sich bereits jetzt verlässlich abschätzen. Daher ist die Überprüfung der hier aufgezeigten verkehrlichen Entwicklungen bis zum Jahr 2024 auch vor dem Hintergrund der Pandemie angezeigt.

Fasst man Aufgabe und Wirkungsanspruch des StEP MoVe, die Erkenntnisse zu aktuellen Rahmenbedingungen und Entwicklungserwartungen, zur bisherigen Zielerreichung und aktuellen Handlungserfordernissen sowie zu den Ansprüchen der Stadtgesellschaft (siehe Ausführungen in Anhang III) zusammen, ist für den neuen Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr festzuhalten:

- für sämtliche Überlegungen sind die Bevölkerungsprognose 2015 bis 2030 beziehungsweise 2018 bis 2030 zu berücksichtigen (gemäß Senatsbeschluss aus I/2020);
- der Wohnungsbau und die damit in Verbindung stehenden neuen Stadtquartiere sind bei der Maßnahmenerarbeitung und -priorisierung ein zentraler Punkt (Schwerpunktsetzungen über den StEP Wohnen);
- Arbeitsplätze sowie Wirtschaftsstandorte (siehe StEP Wirtschaft) und Ausbildungs- beziehungsweise Hochschulstandorte bedürfen eines weiteren Augenmerks;
- Berlin beziehungsweise die Berliner Wohnbevölkerung hat gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität;
- hinsichtlich der Modal Split-Ziele ist das Land auf gutem Kurs, die noch stärkere Orientierung auf die Förderung des Umweltverbunds ist im Mobilitätsgesetz Berlins mittlerweile festgeschrieben;
- Verkehrssicherheit und die Vision Zero sind ein stärker drängendes Themenfeld als bisher,
- es gibt deutliche Unterschiede in der Verkehrsteilnahme zwischen innerer und äußerer Stadt und innerhalb Berlins beziehungsweise der Metropolregion insgesamt;
- die Frage der steigenden Pendlerverkehre ist für die Region zu berücksichtigen;
- Wirtschaftsverkehr ist weiterhin ein wichtiges Handlungsfeld;
- Themen wie Tourismus und Reisebusverkehr sind stärker als in den bisherigen Planwerken zu berücksichtigen (siehe hierzu auch Tourismuskonzept);
- Berlin ist ein attraktiver Markt auch für neue (Mobilitäts-)Angebote;
- Innovationen spielen für die Stadt eine wesentliche Rolle;
- die Finanzierung von Angeboten und Infrastruktur stellen eine wesentliche Randbedingung dar;
- weiterhin besteht ein sehr großer Handlungsbedarf hinsichtlich des Klimaschutzes und der Begrenzung der Verkehrsfolgen nicht alleine aufgrund der EU-Gesetzgebung zu Luft und Lärm, sondern auch aufgrund gesellschaftlicher Diskussionen und spezifischer Ziele Berlins (zum Beispiel Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm, Klimanotlage).

Als Ziele für eine Fortschreibung und damit eine Verkehrspolitik aus gesamtstädtischem Interesse gelten folgende Aspekte

- Aktualisierung der verkehrspolitischen Leitlinien des Landes vor dem Hintergrund sich wandelnder Rahmenbedingungen;
- Identifizierung von Maßnahmen, die insbesondere einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Landes in folgenden Bereichen leisten können:
 - Energie- und Klimapolitik,
 - Wohnungsbau,
 - Wirtschaftliche Entwicklung,
 - sozialer Zusammenhalt;
- Festlegung von Umsetzungsprioritäten;
- Identifizierung weiteren Forschungs- und Umsetzungsbedarfs;
- Erneuerung des gesamtstädtischen Konsenses zu den übergeordneten Zielen der Stadt- und Verkehrsentwicklung.

Das übergeordnete Leitbild der Berliner Verkehrspolitik ist die menschenfreundliche Stadt, bei der dem Umweltverbund zur Bewältigung der Mobilität Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eingeräumt wird. So wird Berlin zu einem Ort, der den Bedürfnissen der Menschen, des Klimaschutzes und der Umwelt gerecht wird. Ziel ist die Entkopplung von Mobilität und Verkehr – wir wollen mehr Mobilitätsoptionen bei weniger Straßenverkehr ermöglichen.

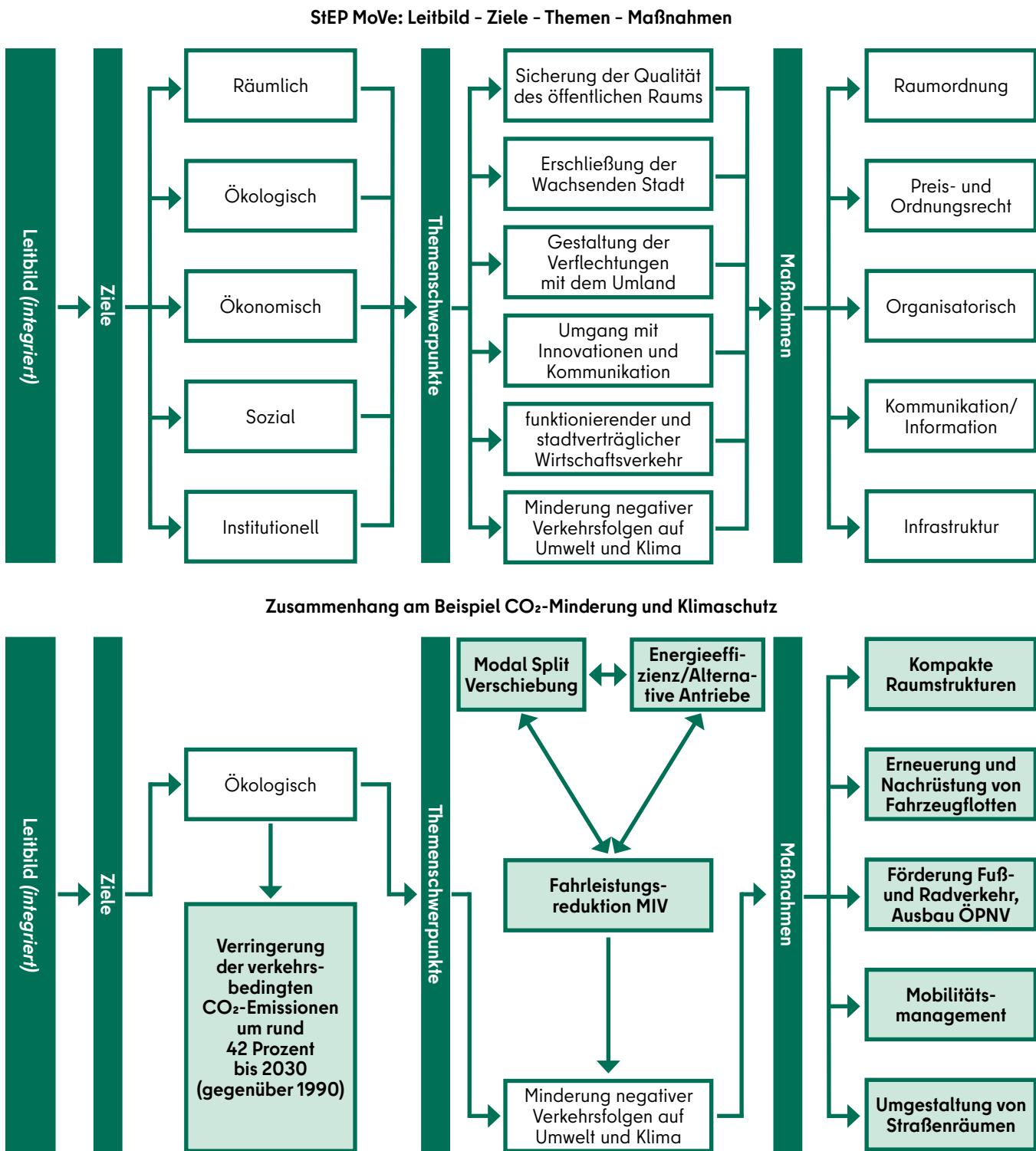
Das Maßnahmenprogramm des StEP MoVe, um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen, gliedert sich in drei Teile:

- das Handlungskonzept (siehe Kapitel 4) – Handlungserfordernisse mit den zugehörigen Kernmaßnahmen – thematisch und räumlich;
- den Maßnahmenkatalog des StEP MoVe insgesamt (siehe Anhang I);
- das „Mobilitätsprogramm 2023“ (Anlage zum StEP MoVe), das die vorrangig zu bearbeitenden Maßnahmen enthält.

Die Themenschwerpunkte wurden maßgeblich über die Runden Tische sowie die Workshops gespeist und stellen die komprimierte Aufbereitung der Schwerpunkte (inhaltlich wie maßnahmeseitig) dar. Die Umsetzungsprioritäten ergeben sich dabei aus den zeitlichen Einordnungen – prioritär sollen die Maßnahmen des Mobilitätsprogramms 2023 bearbeitet werden, die weiteren Aufgaben sukzessive darauf aufbauend. Maßgeblich für diese Einordnung waren neben der Frage, welche Vorhaben schon begonnen oder über andere Planwerke schon gesetzt sind, unter anderem die Erkenntnisse aus dem ÖPNV-Bedarfsplan des Nahverkehrsplans 2019–2023 zu den dringlichsten Maßnahmen, sowie die aktuellen Schwerpunktsetzungen zu neuen Stadtquartieren und Gewerbeentwicklungen.

Zur Sicherstellung einer Verkehrspolitik im gesamtstädtischen Interesse wurden diese Maßnahmen systematisch hergeleitet. Dabei dient das Leitbild der vorgelagerten Identifikation eines Zukunftsbildes als Orientierung dafür, ob Ziele und Maßnahmen hierzu einen Beitrag leisten können. Die Ziele des vorliegenden StEP MoVe konkretisieren dieses Zukunftsbild für das Jahr 2030 und nehmen soweit möglich eine Quantifizierung vor. Aus den fachlichen Diskussionen sind wiederkehrende, gesamtstädtisch relevante Themenschwerpunkte identifiziert worden, die auf die Ziele einzahlen. Den identifizierten Handlungserfordernissen der Themenschwerpunkte wurden dann konkrete Maßnahmen zugeordnet. Nachstehendes Schaubild verdeutlicht dieses Prinzip.

Dies lässt sich an dem konkreten Beispiel zur CO₂-Reduzierung erläutern: Das Leitbild spricht retrospektiv davon, dass zum Beispiel der Verkehrsbereich seinen Beitrag zu den CO₂-Zielen erbracht hat und eine Umstellung – auch der öffentlichen Flotte – auf postfossile Antriebe erfolgt ist, die Ladeinfrastruktur den künftigen Anforderungen gerecht wird. Das konkrete Ziel benennt dann die konkrete Verringerung der CO₂-Emissionen bis 2030 bezogen auf einen Ausgangswert. Der identifizierte Themenschwerpunkt lautet „Minderung negativer Verkehrsfolgen auf Umwelt und Klima“, hierzu tragen Reduzierungen der Fahrleistungen, Verkehrsverlagerungen auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds sowie alternative Antriebe von Kraftfahrzeugen bei. Notwendige Maßnahmen beziehen sich dann zum Beispiel auf die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs, Angebotsausweitungen im ÖPNV gemäß NVP 2019–2023 und mit einem Ausbau der Schieneninfrastruktur, den Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Umstellung der Fahrzeugflotte auch der öffentlichen Hand.

Abbildung 1: Zusammenwirken von Leitbild, Zielen und Maßnahmen unter anderem am Beispiel CO₂¹

Der Maßnahmenkatalog stellt die Aufbereitung aller Maßnahmen bis 2030 dar, die identifiziert wurden, um die gesamtstädtischen und teilräumlichen Aufgaben zu bewältigen. Das „Mobilitätsprogramm 2023“ ist das Exzerpt, das die direkt anzugehenden und kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen enthält und somit die notwendige Priorisierung übernimmt.

¹ Die CO₂-Ziele entsprechen dem aktuellen BEK und Energiewendegesetz und werden nach neuen Beschlüssen angepasst.

2 DAS LEITBILD ALS VISION

Das Leitbild ist die Basis für alle weiteren Überlegungen im Rahmen eines strategischen Planwerks. Aus der Entwicklung einer „Vision“ im Rahmen einer Leitbilddefinition lassen sich die Ziele der Stadtentwicklung ableiten. Der Vision und den daraus abgeleiteten Zielen kommen maßgebliche Aufgaben im Rahmen eines Stadtentwicklungsplans zu, weil sie die wesentlichen „Leitlinien“ darstellen, von denen die Maßnahmen und damit das konkrete Handeln abgeleitet werden.

2.1 Das Leitbild

Das Leitbild des StEP MoVe fußt auf den folgenden Grundsätzen:

- Das Leitbild des StEP MoVe baut auf dem Leitbild des vorangegangenen StEP Verkehr auf, setzt aber neue Akzente mit dem Vorrang des Umweltverbundes und den Herausforderungen, die eine konsequente Klimaschutzpolitik an den Umbau des Mobilitätssystems stellt.
- Das Leitbild des StEP MoVe besitzt zahlreiche Schnittstellen zu anderen Politik- und Handlungsfeldern – vertritt jedoch einen eigenen Gestaltungsanspruch.
- Das Leitbild des StEP MoVe ist die Vision für die Mobilität in Berlin.

2.1.1 Funktion des Leitbilds im StEP MoVE

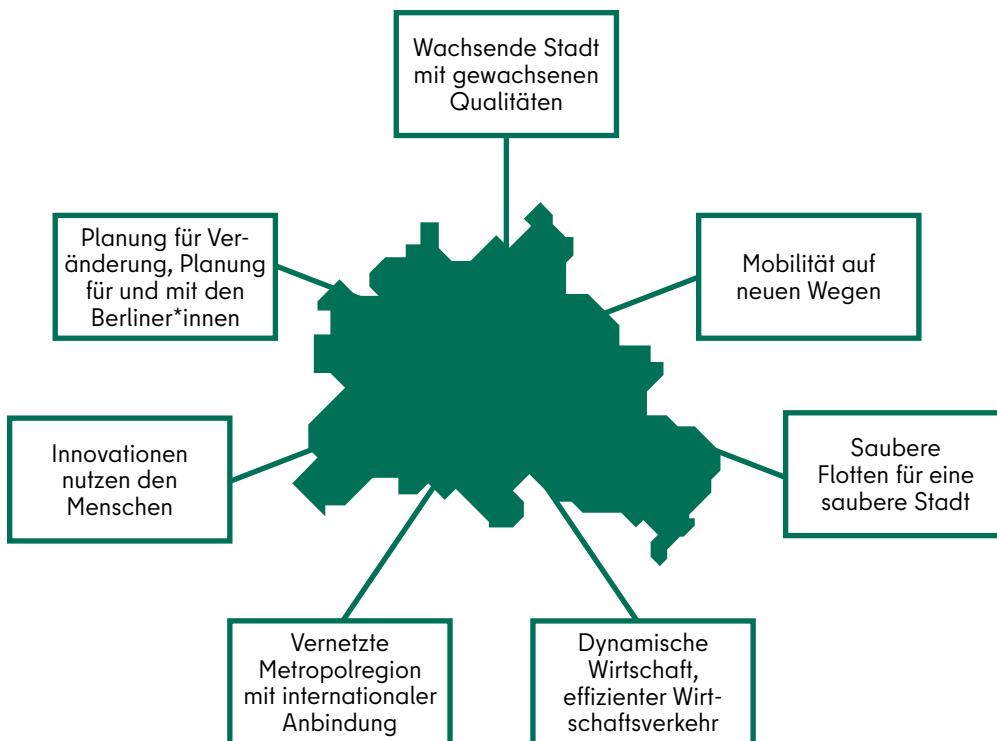
Das Leitbild nimmt im StEP MoVe eine besondere Rolle ein – und das in mehrfacher Hinsicht. Im Prozess der Planerstellung diente die Diskussion des Leitbilds den Beteiligten aus Verwaltung und dem Runden Tisch dazu, die Verständigung über die Ziele stadtintegrierter Verkehrspolitik zu erleichtern. Klare Ziele sind die Voraussetzung für gestaltendes politisches Handeln und die Grundlage für die Benennung konkreter Maßnahmen, die zur Erreichung der Ziele geeignet sind. Inhalt des Leitbilds ist nicht allein der Verkehr der Zukunft. Vielmehr zeigt es auf, wie Verkehr sich zukünftig in den gelebten Stadtalltag einbettet. Zusammenhänge, Wechselwirkungen, Synergien, aber auch Konflikte und Risiken werden so vermittelt – von Stadtentwicklung über Umweltschutz bis hin zu sozialen Themen.

Die beteiligten Personen und Institutionen haben das Leitbild in einem gemeinsamen Vorgehen entwickelt. Daher kann es eine Verbindlichkeit entfalten, die bereits positiv auf den Planungsprozess gewirkt hat und die nachfolgende Umsetzung erleichtern soll. Über den Kreis der unmittelbar am StEP MoVe-Prozess Beteiligten hinaus soll das Leitbild verkehrsplanerische Visionen vermitteln, aber auch Möglichkeiten und Grenzen zu deren Umsetzung aufzeigen.

Dies ist zum einen durch die Erkenntnisse zu der Entwicklung der Rahmenbedingungen und der Zielerreichung sowie durch weitere Recherche und Auswertung einschlägiger Literatur, vor allem jedoch in einem diskursiven Prozess innerhalb der Verwaltung und des „Runden Tisches Mobilität und Verkehr“ erfolgt. Das Leitbild wurde anschließend anhand der Erkenntnisse aus dem Beteiligungsverfahren (Fokusgruppen) noch einmal überprüft und fallweise überarbeitet beziehungsweise geschärft.

Das Leitbild des StEP MoVe präsentiert sich in Form einer Zukunftsvision für die Stadt Berlin. In dieser Zukunftsvision spiegeln sich veränderte Rahmenbedingungen von Wirtschaft, Finanzen, Bevölkerung und Stadtentwicklung wider. Darüber hinaus stellen die energie-, umwelt- und klimaschutzpolitischen Herausforderungen unserer Zeit weitere wichtige Wegweiser für die städtische Verkehrsentwicklung dar, die konsequente Veränderungen erfordern. Diese Entwicklungen wirken in manchen Bereichen langfristig und weisen teilweise über den im StEP MoVe betrachteten Zeitraum hinaus.

Abbildung 2: Die sieben Bausteine des Leitbilds Berlin



Das Leitbild besteht aus sieben Bausteinen, die einen engen inhaltlichen Zusammenhang aufweisen. Sie thematisieren inhaltlich fokussiert spezifische Funktionen des Verkehrs im Stadtgebiet sowie darüber hinaus und zeigen auf, welche Entwicklungen erwartet und welche Gestaltungsspielräume wahr-genommen werden können und sollen.

2.1.2 Das Leitbild – eine Vision für die Berliner Mobilität der Zukunft

WACHSENDE STADT MIT GEWACHSENNEN QUALITÄTEN

Schauen wir auf das Berlin der Zukunft, sehen wir eine vielfältige, lebendige und sozial gemischte Stadt und Heimat für verschiedene kulturelle, soziale und ethnisch geprägte Milieus. Sie bietet Platz für Begegnungen ebenso wie Orte des Rückzugs. Die Menschen engagieren sich für ihre Stadt, nutzen ihre vielfältigen Chancen und Möglichkeiten und fühlen sich in den lebendigen, bunt durchmischten Nachbarschaften in ihrem Stadtteil, ihrem Kiez zu Hause.

Teilnehmer (55 Jahre, Berlin):²

„[...] Berlin hat für mich immer den besonderen Reiz ausgemacht, dass es so eine Mischung aus Urbanität und Fläche ist... Das Nebeneinander, auch mitten in der Stadt, dieser Luxus des Tempelhofer Feldes ist etwas, was ich sehr zu schätzen weiß.“

Das Berlin der Zukunft ist gekennzeichnet vom dynamischen Wachstum Berlins: Zahlreiche neue Wohnstandorte überall im Stadtgebiet sind entstanden - in der Innenstadt ebenso wie an den Stadträndern. Die Nachverdichtung der Innenstadtquartiere hat dort zu einem neuen Mix von Bewohnerinnen und Bewohnern und Lebensstilen geführt. Den Kiezen ist der Balanceakt gelungen, ihre charakteristischen Eigenheiten zu bewahren und dennoch offen für neue Entwicklungen zu sein. So verleihen sie der Vielfältigkeit ihrer Bewohnerinnen und Bewohner weiterhin Ausdruck. Auch architektonisch weist die Berliner Innenstadt eine spannende Mischung auf, insbesondere dort, wo traditionelle Baustile und moderne Formen sich begegnen. Bauten und Strecken des Verkehrs sind gut in das Stadtbild integriert und wirken räumlich wie städtebaulich als Verbindungselemente. Der öffentliche Raum ist neu verstanden und gestaltet.

² Bei der Erarbeitung des StEP MoVe erfolgte neben einer Stakeholder*innen-Beteiligung über den Runden Tisch „Mobilität und Verkehr“ erstmals auch eine Bürger*innenbeteiligung über „Fokusgruppen“, in den Menschen, die in und um Berlin leben, miteinander über ihre Mobilität, ihre Bedürfnisse an Mobilität und mögliche Zielvorstellungen diskutiert haben. Aus diesem Prozess entstammen die Zitate.

Die neuen Stadtquartiere in der Außenstadt sind gut in das stadträumliche Gefüge integriert und verkehrlich angebunden. Größere Stadtquartiere, die neu entwickelt wurden, weisen eine für Berlin typische Nutzungsmischung und kulturelle Funktionsvielfalt auf, sie dienen dem Wohnen ebenso wie der Ausbildung, dem Arbeiten, der Freizeitgestaltung, der Versorgung und dem städtischen Leben. Jedes neue Stadtquartier ist gut mit benachbarten Bestandsgebieten vernetzt – funktional wie verkehrlich. Sie sind weitgehend autofrei konzipiert, neugebaute Straßen und Strecken für den öffentlichen Verkehr (ÖV) kommen mit einem Minimum an Fläche bei einem Maximum an Nutzungsmöglichkeiten aus. Im Zuge der Flächenentwicklung wurde die polyzentrische Stadtstruktur weiter gestärkt, Nahversorgung findet in den Quartieren statt, die Zentrenstruktur konnte auf allen Ebenen gestärkt werden.

Das Wachstum der Stadt führte auch zu einer starken Zunahme der Nachfrage nach Verkehrsangeboten des Umweltverbunds. Die Länder Berlin und Brandenburg haben darauf mit der Beschaffung neuer Schienenfahrzeuge, dem Ausbau der Netze von Straßen-, S- und U-Bahn, der dichten Vertaktung und Kapazitätserhöhung im öffentlichen Nahverkehr (Busse und Bahnen) sowie der Integration neuer und flexibler Bedienformen in das ÖPNV-Angebot reagiert. So ist es gelungen, auch in der Hauptverkehrszeit ausreichende Kapazitäten im ÖPNV bereitzustellen. Eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Angebote konnte hierüber sichergestellt werden.

Flächendeckende Radverkehrsnetze in den Nahbereichen, attraktive Radschnellwege über größere Distanzen sowie qualitativ hochwertige Abstellangebote und öffentliche Fahrradverleihsysteme haben das Fahrradfahren für kurze wie längere Wege attraktiv, sicher und bequem gemacht. Ein großräumig verbindendes wie kleinteilig, quartiersbezogen erschließendes Fußwegenetz bietet für sich genommen und im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds gute Bedingungen für das Zufußgehen. Ausreichend breite, beleuchtete und barrierefreie Gehbahnen fördern diese für Mensch und Stadt gesunde Art der Fortbewegung und machen sie für alle Berlinerinnen und Berliner ebenso wie für Gäste der Stadt attraktiv. In Summe haben diese Maßnahmen dazu beigetragen, im Hinblick auf die „Vision Zero“ die Verkehrssicherheit deutlich zu erhöhen.

Trotz Flächenwachstum und teilweise verlängerter Entfernungen zwischen den unterschiedlichen städtischen Funktionen ist es dank des feinmaschigen Netzes aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr im Berlin der Zukunft problemlos möglich, komfortabel autofrei zu leben und dabei flexibel mobil zu sein. Die kompakten und verkehrsparsamen Raumstrukturen in den Kiezen und Quartieren nützen zudem insbesondere älteren Menschen, Kindern und Jugendlichen sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen: Sie können in der Metropole eigenständig, aktiv und sicher am Verkehr teilnehmen und so die vielfältigen Möglichkeiten der Hauptstadt nutzen.

Teilnehmerin (30 Jahre, Berlin):

„Ja also für mich ist die Lebensqualität kurze Wege, also alles an einem Platz haben [...].“

MOBILITÄT AUF NEUEN WEGEN

Wenn es um ihre Alltagswege geht, haben die Menschen in der Hauptstadt in der Zukunft die freie Wahl. Mit dem Fahrrad zur Haltestelle und dann bequem mit der Bahn zum Arbeitsplatz, mit dem postfossilen und gegebenenfalls geteilten Fahrzeug zum Einkaufen und dann zu Fuß ins Restaurant, mit dem Bus zum Sport und nachts mit einer Mitfahrgelegenheit nach Hause: Für welche Kombination die Menschen sich auch entscheiden, alle Verkehrsmittel in der Stadt sind rund um die Uhr verfügbar, in jeder Kombination nutzbar und das dank integrierter Tarife stets zu fairen Preisen.

Teilnehmerin (26 Jahre, Berlin):

„Ich bin großer Fan des Nachtverkehrs in Berlin, also dass man am Wochenende überall hinkommt mit öffentlichen Verkehrsmitteln, ist super.“

Kein Wunder also, dass im Berlin der Zukunft der größte Teil der Berliner Bevölkerung kein eigenes Auto mehr besitzen möchte. Wer dennoch einen Pkw hat, achtet schon beim Kauf auf einen emissionsfreien und leisen Antrieb. Auf den wenigen Wegen, für die das Auto in der Stadt überhaupt genutzt wird, wird die Fahrweise den Anforderungen des Lebensraums Stadt angepasst.

Die Berliner*innen leben eine Mobilitätskultur des Miteinanders, in der jeder die Rechte und Bedürfnisse des anderen respektiert, Rücksicht nimmt und um die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmenden genauso besorgt ist wie um die eigene. Auf den Straßen der Berliner Innenstadt herrscht ein angenehmes Verkehrsklima.

Teilnehmer (50 Jahre, Bernau):

„[...] aber deswegen macht das eben so eine Stadt auch lebenswert: Toleranz, Vielfalt und da spielt eben auch Mobilität eine sehr große Rolle, das heißt, ich kann sie ja nur dann wahrnehmen, diese Vielfalt, wenn ich auch mobil bin in den verschiedensten Varianten, also sei es nun mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sei es mit dem Auto, sei es mit dem Fahrrad [...]“

Die gefahrenen Geschwindigkeiten gewährleisten einen stetigen Verkehrsfluss und orientieren sich an der Vielfalt der Nutzungen im öffentlichen Raum und den Sicherheitsbedürfnissen derjenigen, die zu Fuß und per Fahrrad unterwegs sind. Unfallträchtige Verkehrsräume, insbesondere unsichere Kreuzungen, sind gemäß dem Leitbild der „Vision Zero“ umgestaltet, so dass Unfälle zunehmend seltener wurden. Durch Verkehrsorganisation und den Einsatz neuer Verkehrsmanagement-Technologien im Straßenverkehr wird unerwünschter Durchgangsverkehr („Schleichverkehr“) vermieden.

Da in der ganzen Stadt nur noch wenige private Autos unterwegs sind, konnten zahlreiche Straßen umgestaltet werden. Teile der Berliner Innenstadt sind umgestaltet, sie bieten nun mehr Platz für Fußverkehr, Radverkehr und für den ÖV sowie für vielfältige städtische Nutzungen. Weitgehend autofreie Kieze bieten neue Lebensqualität. Denn auf den Straßen und Plätzen der Hauptstadt findet das Leben statt. Ob Spielen in der Wohnstraße, Begegnung an der Straßenecke, Ausruhen auf der Parkbank, Joggen auf dem Bürgersteig, Mittagspause in der Innenstadt, organisierter Wochenmarkt, touristischer Ausflug oder einfach Bummel durch die Stadt: Der öffentliche Raum bietet Platz und Qualitäten für alle, ist attraktiv, barrierefrei und sicher.

Teilnehmerin (53 Jahre, Berlin):

„Ich würde mir wünschen als Vision, dass das Auto nicht mehr so einen Stellenwert hat.“

Im Berlin der Zukunft ist der öffentliche Raum ein Ort, an dem sich Menschen mit den unterschiedlichsten Hintergründen und Biographien begegnen, an dem Toleranz gelebt und das Miteinander praktiziert wird. Die Abgeordnetenhaus-Abgeordnete auf dem Fahrrad, der Pfleger in der U-Bahn, die Konzernmanagerin im Regionalzug, der Handwerker auf dem Lastenfahrrad, die ältere Dame, die zu Fuß zum Einkaufen geht, das Kind, das mit dem Fahrrad zur Schule fährt oder der alleinerziehende Vater im elektrisch betriebenen geteilten Pkw: Sie alle treffen auf Straßen und Plätzen, in Fahrzeugen und an Kreuzungen aufeinander und auf die Besucherinnen und Besucher der Stadt, die aus aller Welt kommen, um die Gastfreundlichkeit und Offenheit Berlins zu erleben.

SAUBERE FLOTTERN FÜR EINE SAUBERE UND KLIMANEUTRALE STADT

Wer sich im Berlin der Zukunft aufhält, kann aufatmen. Der Verkehrsbereich hat seinen Beitrag dazu geleistet, die Berliner Luft sauber zu halten. Bahnen und Busse der Hauptstadt fahren mit Strom aus regenerativen Energiequellen. Auch die Fahrzeugflotten des Landes wurden auf CO₂-freie und emissionsfreie Antriebe umgestellt. Über weite Teile des Stadtgebiets verteilt finden sich ausreichend Ladesäulen, an denen sich alle Elektroautos, -fahrräder und -roller schnell und kostengünstig aufladen lassen. Die Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs ebenso wie private Pkw fahren emissionsfrei und erfüllen höchste technische Standards. Wer von außen in das Stadtgebiet einfahren will, muss diese Standards ebenfalls einhalten.

Teilnehmer (50 Jahre, Berlin):

„Und eine lebenswerte Stadt ist für mich eigentlich die, die es nach wie vor ermöglicht, auch den Individualverkehr zu ermöglichen. Sauberen Individualverkehr, aber Individualverkehr [...] dieser Freiheitsaspekt, der mir sehr wichtig ist [...] ich möchte einfach selber entscheiden dürfen, fahre ich jetzt öffentlich oder fahre ich individuell.“

Ein modernes, umweltorientiertes Verkehrsmanagement, das auch preislche Anreize ent-hält, sorgt dafür, dass die Grenzwerte eingehalten werden und Luft- und Lärmbelastung auf ein Minimum reduziert sind. Die Probleme mit Stickoxid- und Feinstaubemissionen gehören der Vergangenheit an. Hierfür werden Verkehre durch eine Null-Emissionszone räumlich und darüber hinaus auch zeitlich gesteuert oder der Verkehrsfluss verstetigt. Die Vorfahrt für den Umweltverbund ist garantiert und umgesetzt. Mit den Steuerungsmechanismen wird zudem der großräumige Durchgangsverkehr aus der Stadt gehalten und über den Berliner Ring geführt.

Die umweltorientierte Umgestaltung des Verkehrssystems war und ist ein gemeinsames Projekt der Berliner Politik, Verwaltung, Wirtschaft und der Menschen dieser Stadt. Ökologie ist in der Hauptstadt kein Thema mit erhobenem Zeigefinger, sondern ein gesellschaftlicher Konsens mit dem Ziel, mehr Lebensqualität für alle zu gewinnen und zu sichern. Der Ausstoß klimaschädlicher Gase aufgrund des Verkehrs ist minimiert. Dennoch sind für die Menschen in Stadt und Region die einsetzenden Folgen des globalen Klimawandels Realität geworden. Eine stärkere Durchgrünung des Stadtraums, neue Entwässerungssysteme, die auch Starkregen standhalten, Frischluftschneisen, die trotz dichter Bebauung freigehalten werden, und andere Maßnahmen helfen dabei, die Auswirkungen der weltweiten Erderwärmung für die Berliner*innen erträglich zu gestalten, die Resilienz zu stärken und die Stadt lebensfähig und attraktiv zu erhalten.

DYNAMISCHE WIRTSCHAFT, EFFIZIENTER WIRTSCHAFTSVERKEHR

Berlin ist auch in Zukunft Standort für Produktion und Gewerbe, für Innovation und Industrie, für Handel und Forschung. Die Berliner Unternehmenslandschaft ist vielseitig, sie reicht vom international agierenden Großbetrieb über das lokale Traditionssunternehmen bis hin zu Start-ups und Freiberufler*innen. Ihnen allen gemein ist ein hohes Maß an Vernetzung und Interaktion sowie ein Interesse an den Entwicklungen an ihrem Standort und in ihrer Stadt.

So ist es nicht allein anspruchsvollen umweltseitigen Anforderungen sowie Kostensteigerungen bei Energiepreisen zu verdanken, dass Liefer- und Versorgungsketten im Berlin der Zukunft unter maßgeblichem Engagement der Unternehmen neu organisiert werden konnten. Neansiedlungen von Betrieben berücksichtigen bei ihrer Standortentscheidung verkehrliche Wirkungen, sowohl hinsichtlich zu transportierender Güter als auch in Bezug auf Berufsverkehr und Personenwirtschaftsverkehr. Dienst- und Geschäftsreisen werden über betriebliches Mobilitätsmanagement optimiert, Informations- und Kommunikationstechnologien finden dort Einsatz, wo ihr Potenzial am besten genutzt werden kann. Insbesondere für kleinere, schnelle Lieferungen im Stadtgebiet werden Fahrradkuriere eingesetzt. Kleinere Betriebe und Handwerker*innen, die beispielsweise auf Materialtransporte angewiesen sind, setzen auf emissionsfreie, umweltfreundliche und bezahlbare Fahrzeuge. Für die Anlieferung in der Innenstadt sowie in Zentren und Wohngebieten im gesamten Stadtgebiet wurden neue Konzepte beispielsweise für Paketstationen und Standorte entwickelt und es stehen zu den relevanten Zeiten ausreichend Flächen zur Verfügung.

Außerhalb der Lieferzeiten nutzen Paket- und Postdienstleister ebenso wie Lieferbetriebe im Geschäftsverkehr ausgewiesene Halteflächen. Das Parken in zweiter Reihe, auf Gehwegen, im Kreuzungsbereich, auf Querungshilfen beziehungsweise Rad- oder Busspuren gehört der Vergangenheit an.

Das Land Berlin unterstützt die Wirtschaft bei der stadtverträglichen Abwicklung ihrer Lieferprozesse und sorgt dafür, dass relevante Standorte, Schnittstellen und Lieferwege mit Bedeutung für den Wirtschaftsverkehr zur Verfügung stehen, dass die Erreichbarkeiten im Fern- und Nahverkehr vorrangig über Schiene und Wasserstraße gesichert sind. Die Bedeutung des motorisierten Straßenverkehrs hat abgenommen. Innovative Konzepte und Kooperationen für die Ver- und Entsorgung konnten in der Stadt umgesetzt werden. Davon profitiert auch das Fuhrgewerbe: Es bietet effiziente, umweltfreundliche und stadtverträgliche Logistik-Lösungen für jeden Bedarf.

VERNETzte METROPOLREGION MIT INTERNATIONALER ANBINDUNG

Berlin ist mehr als eine Stadt: Zusammen mit Brandenburg bildet die Metropole einen vielfältigen, kontrastreichen, integrierten Gesamtraum. Die Ränder Berlins sind in der Zukunft mit dem Brandenburger Umland eng verflochten. Durch das Wachstum der Stadt hat sich diese Verflechtung weiter intensiviert.

Dabei ist es der gemeinsamen Landesplanung in Berlin und Brandenburg gelungen, die Siedlungsentwicklung im Einklang mit den raum- und verkehrsplanerischen Zielsetzungen zu vollziehen. Siedlungsgebiete, die zu beiden Seiten der Stadtgrenze entstanden sind, konnten im Wesentlichen an die Hauptachsen des Schienenpersonenverkehrs in guter Erreichbarkeit beziehungsweise mit guter Anbindung zu den Haltepunkten platziert werden. In den unmittelbar an die Berliner Stadtgrenze angrenzenden Teilläumen sind die Angebote des ÖPNV gut miteinander vernetzt.

*Teilnehmerin (37 Jahre, Teltow):
„Wie heißt es? Hinten die Friedrichstraße, vorne die Ostsee, das wäre einfach lebenswert.“*

Landesgrenzen überschreitende Finanzierungsmodelle, koordinierte Planungsansätze und die gemeinsame Bestellung von Verkehrsleistungen haben die Qualität der Stadt-Umland-Anbindung verbessert. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Peripherie und des Umlands nutzen überwiegend den ÖPNV für Wege in das Stadtgebiet. Dank schneller Regionalverkehre erreichen auch die Brandenburgerinnen und Brandenburger aus den berlinernen Räumen gut die Hauptstadt, wenn sie dort arbeiten, einkaufen oder die kulturellen Angebote nutzen wollen. Die Berlinerinnen und Berliner, die in Berlin wohnen und im Umland arbeiten, profitieren ebenfalls von der guten Erreichbarkeit des Brandenburger Umlands – und das nicht nur an Werktagen. Der Aufschwung des Nahtourismus ist seit Jahren ungebrochen, das landschaftlich reizvolle Umland der Metropole lässt sich hervorragend mit Bahn, Bus, Fahrrad und den eigenen Füßen entdecken.

Auch im Fernverkehr sind Stadt und Region als Wohnort, Reiseziel und Wirtschaftsstandort zu Wasser, zu Lande und in der Luft gut erreichbar. Der Flughafen Berlin Brandenburg ist gut an den internationalen Luftverkehr angebunden. Er ist aus Berlin wie auch aus dem Umland schnell und komfortabel mit dem ÖV zu erreichen. Über schnelle Schienenwege sind Berlin und Brandenburg mit den nationalen und europäischen Metropolregionen verbunden; das wirtschaftliche, wissenschaftliche und kulturelle Miteinander hat dadurch einen Aufschwung erlebt. Dazu beigetragen haben eine enge Vernetzung und Zusammenarbeit der Hauptstadtrektion mit seinen europäischen Nachbarregionen, insbesondere beim koordinierten Auftreten gegenüber dem Bund und der Europäischen Union zur Beseitigung noch bestehender Engpässe in der Infrastruktur sowie bei der Schaffung attraktiver Angebote im Schienenverkehr.

Berlin ist ein wichtiger europäischer Bahnknoten. Das System mehrerer Fernbahnhöfe hat sich als ausgesprochen erfolgreich erwiesen. Ihre gut genutzten Kapazitäten ergänzen den Hauptbahnhof, der als zentraler Umsteigepunkt die internationalen Verbindungen verknüpft. Die Bedeutung des Fernreiseverkehrs von und nach Berlin auf der Schiene hat deutlich zugenommen, der Kurzstreckenflugverkehr konnte daher auf ein Minimum reduziert werden.

INNOVATIONEN NUTZEN DEN MENSCHEN

Die Hauptstadtregion der Zukunft ist Labor, Geburtsstätte und Experimentierfeld zahlreicher Innovationen. Digitale Lösungen und Produkte für den Verkehr, neue Antriebs- und Fahrzeugmodelle, auf Nutzende orientierte Assistenzsysteme, Kommunikations- und Informationsanwendungen werden in Berlin entwickelt und in der Region getestet. Das Land unterstützt Pilotprojekte und Modellvorhaben für Innovationen, die zum Erreichen der verkehrs- und stadtpolitischen Ziele beitragen können. Die Digitalisierung von Produkten und Prozessen hat einen Innovationsschub bewirkt.

Teilnehmer (51 Jahre, Falkensee):“

[...] ich bin kein Utopist, der jetzt an selbstfahrende Autos in Masse glaubt, sondern tendiere eher zu dieser Optimierung von öffentlichen Verkehrsmitteln [...] dass das viel effizienter wird, dass man auch auf diesem Wege die Menschen hin- und herbewegt [...]“

Echtzeitinformationen stehen nicht nur öffentlich an Bahnhöfen und Haltestellen zur Verfügung, sondern werden auch individualisiert aufbereitet. So können alle, die im Verkehr unterwegs sind, die für den jeweiligen Weg relevanten Informationen zusammenstellen, Routenalternativen einsehen und sich die beste Mobilitätslösung aus der Kombination von ÖPNV, (Leih-)Fahrrad, Zufußgehen, gegebenfalls ergänzt um geteilte Pkw-Angebote auswählen. Möglich wird dies durch die Nutzung automatisch generierter, offener Daten. Dabei engagieren sich private und öffentliche Beteiligte sowie die Nutzerinnen und Nutzer gemeinsam dafür, die technischen, organisatorischen, sozialen und institutionellen Potenziale innovativer Konzepte und Ideen zu erschließen und für Stadt, Menschen und Wirtschaft nutzbar zu machen. Personen- wie Wirtschaftsverkehr bieten hier ein großes, offenes Feld, in dem Neues erprobt, aber auch kritisch hinterfragt wird.

Das Land fördert die Bereitstellung und Nutzung offener Daten unter der Bedingung, dass die Privatsphäre von Menschen und Unternehmen geschützt bleibt und niemand aufgrund seiner persönlichen Präferenzen im Umgang mit Daten benachteiligt wird. Denn bei aller Offenheit für Neues wird in Berlin Innovation nicht um jeden Preis betrieben. Jedes neue Produkt, jede Anwendung und Vernetzungsebene muss einen praktischen Nutzen für die Stadt und ihre Menschen aufweisen und darf nicht zu mehr Verkehr führen. Dieser kritische Ansatz bewährt sich auch wirtschaftlich. Innovationen, die in Berlin entwickelt und eingesetzt werden, setzen sich weltweit durch.

PLANUNG FÜR VERÄNDERUNG, PLANUNG FÜR UND MIT DEN BERLINER*INNEN

Dass das Berlin der Zukunft sich in den letzten Jahrzehnten zu einer der lebenswertesten Großstädte weltweit mit einem guten und menschenfreundlichen Verkehrssystem entwickelt hat, hat viele Gründe. Einer davon ist die den Zielen des Mobilitätsgesetzes verpflichtete hochentwickelte Planungs- und Beteiligungskultur bei allen verkehrsplanerischen Prozessen und Entscheidungen.

Teilnehmerin (54 Jahre, Berlin):

„ich fand es toll, dass meine Kinder in der Kita auch ein Abbild dieser Stadt erlebt haben. Nationen, andere Nationen [...] ich finde die Mischung ist gut und die Möglichkeit, dass man mitkriegt, man kann was mitgestalten als Bürger.“

Sie sorgt für neue Ideen und kreative Ansätze und stellt ein überdurchschnittliches Maß an Konsens in der Stadtgesellschaft sicher, der wesentlich zum Erfolg der zukunftsorientierten Politik für Mobilitätssicherung und Lebensqualität beiträgt. Ein weiterer Grund ist die ökonomische Vernunft, die das Handeln in der Stadt bestimmt. Dank Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum hat sich die Finanzlage zwar entspannt, dennoch wird in Berlin jede Investition vorab gründlich auf ihren verkehrlichen, umweltseitigen, sozialen sowie (volks-)wirtschaftlichen Nutzen hin überprüft. Fehlinvestitionen können so vermieden werden, die öffentlichen Gelder werden effizient eingesetzt. Der ÖPNV konnte auch deshalb stark ausgebaut werden, da an der Finanzierung auch die indirekten Nutznießer beteiligt wurden. Und nicht zuletzt hat auch die am Ergebnis orientierte Zusammenarbeit aller Beteiligten in der Stadt, die mit der Aufgabe von Partikularinteressen und einem echten Interesse am Gemeinwohl in der Stadt einhergeht, dazu geführt, dass Berlin gesund, klimafreundlich, attraktiv und mobil ist und den Entwicklungen der Zukunft gespannt, aber gelassen und optimistisch entgegensieht.

2.1.3 Ausblick: Anspruch und Wirklichkeit

Die im vorgegangenen Abschnitt vermittelte Vision für Stadt und Verkehr zeigt Spielräume und Wege für planerisches Handeln im Berlin der Gegenwart auf, formuliert aber auch die Anforderungen, die für eine erfolgreiche Umsetzung erfüllt sein müssen. Ob die hier vorgestellten Visionen erreicht werden können, ist von einer Reihe von Entwicklungen abhängig, die aus der Gegenwart heraus nicht immer in letzter Konsequenz absehbar sind. Dazu gehören übergeordnete Vorgaben des Bundes und der Europäischen Union sowie deren Umsetzung in nationales Recht, vor allem hinsichtlich der Punkte Luftreinhaltung, Lärminderung, Finanzierung, Verkehrssicherheit und rechtliche Rahmenbedingungen. Dazu gehören jedoch auch technische Innovationen und ihre Anwendung im städträumlichen und sozialen Kontext. Auch das Zusammenspiel der vielfältigen Beteiligten beim Land Berlin, bei den Bezirken, bei den Verbänden und Institutionen aus Wirtschaft, Umwelt- und Naturschutz sowie bei den Institutionen, die die Belange und Sichtweisen unterschiedlicher Bevölkerungs- und Verkehrsmittelnutzergruppen vertreten, kann die Realisierung des Leitbilds stark beeinflussen. Vor allem aber werden das Verhalten der Menschen in der Stadt, ihre Anforderungen, ihre Mobilitätswünsche, ihre Präferenzen, ausschlaggebend dafür sein, ob die hier formulierte ehrgeizige Vision des StEP MoVe von der Stadtgesellschaft nicht nur geteilt, sondern auch erreicht werden wird.

3 ZIELE UND AUFGABE DES STEP MOVE

Mobilität ist eine wesentliche Grundvoraussetzung für die Teilhabe am öffentlichen Leben. Handel, Gewerbe, Dienstleistung und Industrie sind darauf angewiesen, dass sowohl die Wege zur Arbeit und im Berufsleben als auch der Güter- und Wirtschaftsverkehr möglichst reibungslos funktionieren. Die Mobilitätssicherung hat daher eine besondere Bedeutung. Sie gewährleistet den räumlichen und sozialen Zusammenhalt und ist Grundlage für die weitere Stärkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit.

Verkehr als physische Ausprägung der Mobilität bleibt jedoch nicht folgenlos für Mensch, Raum und Umwelt. Daher gilt es, Verkehr so zu gestalten, dass die negativen Auswirkungen auf die Luftqualität, das Lärmniveau in der Stadt, die Gesundheit der Menschen, das Klima sowie auf die Nutzungsmöglichkeiten und das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden so gering wie möglich gehalten werden.

3.1 Vorreiter Berlin: eine lebenswerte Stadt mit menschen- und umweltgerechter Mobilität

Aufgabe der Verkehrspolitik ist es, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und Unternehmen in der Stadt sozial gerecht sowie den ökologischen und ökonomischen Gegebenheiten angepasst und zukunftsfähig zu erfüllen. Dazu müssen die Rahmenbedingungen der Mobilität so gestaltet werden, dass für die Menschen in Berlin die Erreichbarkeit sozialer, wirtschaftlicher und kultureller Einrichtungen gesichert bleibt und mit möglichst wenig Verkehrsaufwand und möglichst umwelt- und stadtverträglichem Verkehr verbunden ist.

Der Leitgedanke nachhaltiger Mobilitätspolitik besteht daher darin, die Ansprüche an die Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems mit Effizienzanforderungen und dem Bedürfnis nach gesellschaftlicher Gerechtigkeit zum Ausgleich zu bringen. Die konkrete Umsetzung dieses Leitgedankens findet sich im StEP MoVe wieder. Dieser setzt den Rahmen für eine langfristig orientierte, strategisch ausgerichtete Verkehrsentwicklungsplanung in Berlin.

Aufgabe der vorliegenden zweiten Fortschreibung des Plans ist es, die Grundsätze der Verkehrsentwicklungsplanung an die Erfordernisse der wachsenden Stadt, an den fortschreitenden Wandel im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, an geänderte Rahmenbedingungen sowie an die Möglichkeiten technologischer Entwicklungen und ihrer gesellschaftlichen und verkehrlichen Effekte anzupassen. Gleichzeitig formuliert der StEP MoVe einen eigenen Steuerungs- und Gestaltungsanspruch, der darauf abzielt, den Beitrag des Verkehrs zu einer mobilen, gesunden, lebenswerten Stadt und zur Erreichung der Klimaziele zu leisten.

Um diesem anspruchsvollen Anspruch gerecht zu werden, verfolgt der StEP MoVe insbesondere die folgenden Ziele:

1. VERKEHRSWENDE IN DER WACHSENDEN STADT

Der StEP MoVe verfolgt das Ziel, die Verkehrswende in der wachsenden Stadt voranzutreiben.

- Stärkung des Umweltverbunds aus Fuß-, Radverkehr und ÖPNV. Aus den vorgenommenen Modellrechnungen und den neuen Zahlen der SrV 2018 leitet sich im Jahr 2030 ein Modal Split³ mit einem Anteil des Umweltverbundes von mindestens 82 Prozent (davon 23 Prozent Rad, 30 Prozent Fuß, 29 Prozent ÖPNV) sowie 18 Prozent motorisierter Individualverkehr (MIV) ab. Nicht nur aufgrund der Steigerung des Radverkehrs während der Corona Pandemie erscheint, abhängig von der weiteren Entwicklung, ein höherer Zielwert des Radverkehrs möglich. Daher wird eine Erhöhung des Modal Split Ziels für den Umweltverbund im Rahmen der vorgesehenen Überprüfung des StEP MoVe gegebenenfalls angepasst.
- Stärkung der Inter- und Multimodalität und der geteilten Nutzung von Fahrzeugen mit dem Ziel eines deutlich reduzierten MIV-Anteils am Verkehr.

³ Anteil der Wege der Wohnbevölkerung Berlins mit einem bestimmten Verkehrsmittel am Gesamtverkehr.

- Neuauflistung des Straßenraums zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- Verbesserung der urbanen Infrastruktur inklusive attraktiver und sicherer Wege für den Fuß- und Radverkehr, autofreien Kiezen, Busspuren, Ausbau des Straßenbahnnetzes und Beschleunigung, Schaffung und Verbesserung von Grünflächen, Plätzen etc.
- Gewinnung der Flächen des ruhenden Pkw-Verkehrs für die Nutzung durch den Umweltverbund, den Wirtschaftsverkehr und zugunsten der Aufenthaltsqualität, unter anderem mit Hilfe von ausgeweiteter Parkraumbewirtschaftung.
- Investitionen in die Zukunft des Schienenpersonennahverkehrs zur Förderung der Mobilität in der Metropolregion mit neuen S- und U-Bahnen, Ausbau des länderübergreifenden Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) über das Programm i2030 sowie Anpassung der Angebote in der Region.
- Förderung der Stadt der kurzen Wege (Verbesserung der Nutzungsmischung: Nähe Arbeiten/Wohnen, ortsnah Einkaufsgelegenheiten und soziale Einrichtungen etc.).
- Autoarme Gestaltung neuer Stadtquartiere und Verbesserung der Anbindung bestehender Quartiere, insbesondere in der Außenstadt, an den Umweltverbund.
- Herstellung von Barrierefreiheit.
- Schaffung eines planerischen und rechtlichen Rahmens, damit neue digitale und andere Technologien im Sinne der Verkehrswende genutzt werden.
- Förderung von innovativen Projekten, die die Verkehrswende digital unterstützen.
- Ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Verkehrsregulierung und -steuerung und Einführung einer dritten Finanzierungssäule für den ÖPNV.

2. KLIMASCHUTZ

Der StEP MoVe verfolgt das Ziel, die Emissionen im Verkehrssektor schnellstmöglich zu minimieren. Hierbei sind das Energiewendegesetz und das BEK die Grundlage für die hier aufgeführten Ziele. Diese Ziele werden bei neuen Beschlüssen angepasst.

Diese sollen 2020 im Kontext der Beschlüsse zur Klimanotlage in Berlin nachgeschärft werden.

- CO₂-Reduktion, Klimaschutz-Ziele in Berlin bis 2030:
 - CO₂-Reduktion bis 2030 um 60 Prozent gegenüber 1990,
 - im Verkehrssektor bis 2030: um 42 Prozent gegenüber 1990,
 - im Verkehrssektor bis 2050 um 77 Prozent gegenüber 1990.
- Dekarbonisierung inklusive Umstellung der landeseigenen Fahrzeugfлотten gemäß der einsatztaktischen beziehungsweise technischen Möglichkeiten, vollständige Umstellung der Flotte der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) auf emissionsfreie Antriebe wie E-Busse, Ausbau von E-Ladestationen für private und gewerbliche Fahrzeuge. Der Berliner ÖPNV soll bis 2030 vollständig emissionsfrei betrieben werden.
- Klimaschutz und Luftreinhaltung machen im Stadtverkehr einen zügigen Umstieg von Benzin- und Diesel-Fahrzeugen auf emissionsfreie Antriebe und alternative Kraftstoffe erforderlich. Zu diesem Zweck strebt der Senat die Einrichtung einer „Zero Emission Zone“ an, die vom Schadstoffausstoß fossil betriebener Fahrzeuge so weit wie möglich freigehalten wird und prüft dies hinsichtlich rechtlicher Grundlagen sowie möglicher sozialer und verkehrlicher Wirkungen und den Effekten für den Klimaschutz. Mittelfristig sollen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auf fossiler Basis grundsätzlich aus der Umweltzone ausgeschlossen werden. Voraussetzung dafür ist eine weitere Verbesserung der Angebote des ÖPNV und der Rahmenbedingungen für Radverkehr, Fußverkehr und Elektromobilität, damit nachhaltige Mobilität für alle möglich und bezahlbar ist. In einem zweiten Schritt kann dann die Ausweitung der Zero Emission Zone auf das Gebiet der Gesamtstadt erfolgen. Dabei ist eine nach Fahrzeugklassen gestaffelte Einführung der Zero Emission Zone in Abhängigkeit von technologischer und rechtlicher Machbarkeit sowie der zu errichtenden Infrastruktur anzustreben. Dafür gilt es, die bundes- und landesrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

3. GESUNDHEITSSCHUTZ

Der StEP MoVe verfolgt das Ziel, die Gesundheit der Berliner*innen zu schützen und die Grenzwerte schnellstmöglich einzuhalten.

- Reduktion der NO_x-Belastung mit dem Ziel der Grenzwerteinhaltung bis 2020: Nachrüstung von kommunalen Fahrzeugen, Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, Ausweitung von Tempo 30, Durchfahrverbote für Diesel-Pkw und Lkw bis Euro 5.
- Lärm- und Schadstoffminderung durch Ausweitung von Tempo 30 und mehr autofreien und verkehrsberuhigten Straßen wie Fußgängerzonen, Fahrradstraßen, Umnutzung von Fahrsäulen für den Radverkehr, Spielstraßen oder verkehrsberuhigte Kieze.

4. SICHERHEIT

Der StEP MoVe verfolgt das Ziel, die Sicherheit aller Berliner*innen im Straßenverkehr mit hoher Priorität signifikant zu verbessern.

- „Vision Zero“ wird Basis aller Planungen und Maßnahmen, unter anderem bei
 - dem Ausbau sicherer Fuß- und Radwege,
 - der Entschärfung von Unfallknotenpunkten.

3.2 Die Ziele der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung

Die vorstehenden übergeordneten Ziele sind eine wesentliche Grundlage für die Aktualisierung des detaillierten Zielekatalogs. Der Zielekatalog bildet die Basis des Handlungskonzeptes.

Hierzu wurden die Ziele des StEP Verkehr 2025 hinsichtlich ihrer Zielerreichung (siehe Anhang II.3) überprüft und vor dem Hintergrund des Mobilitätsgesetzes sowie gemäß der Erkenntnisse zu den Rahmenbedingungen (siehe Anhang III) weiterentwickelt. Die Struktur des bisherigen Zielkatalogs hat sich grundsätzlich bewährt. Im Rahmen der Fortschreibung wurde festgestellt, dass keine grundsätzlich andere Strukturierung angeraten wäre, dass es sich jedoch aufgrund der Herausforderungen der wachsenden Stadt und als deutliche Verzahnung zur Stadtentwicklungsplanung anbietet, eine weitere, räumliche Zieldimension anzuführen.

Der folgende Zielkatalog bildet die Grundlage für das Handlungskonzept des StEP MoVe. Unterschieden werden 16 Qualitätsziele im Sinne von Oberzielen und 58 konkretisierte Handlungsziele, die den Qualitätszielen zugeordnet sind. Die Gruppierung der Oberziele folgt den Dimensionen der Nachhaltigkeit, ergänzt um eine institutionelle und nunmehr neu eine räumliche Dimension. Durch diese soll insbesondere den Anforderungen der wachsenden Stadt Rechnung getragen werden. Weitere Dimensionen (kulturelle, städtebauliche etc.) werden nicht separat ausgewiesen, sie finden sich jedoch in den Handlungszielen wieder.

Der Zeithorizont für den Zielekatalog ist generell das Jahr 2030. Davon abweichend weisen einzelne Handlungsziele gegebenenfalls einen anderen Zeithorizont auf, der sich aus Zielstellungen anderer Planwerke beziehungsweise aus verbindlichen Vorgaben des Bundes beziehungsweise des Landes ergibt.

Wo es möglich und sinnvoll ist, werden die Handlungsziele quantifiziert. Dies dient zum einen der Wirkungsschätzung, zum anderen ermöglicht es die spätere Bewertung der Zielerreichung. Für Ziele, die sich weder jetzt noch in Zukunft eindeutig messen beziehungsweise quantitativ darstellen lassen, werden Indikatoren eingesetzt. Grundsätzlich finden Indikatoren Anwendung, die Bestandteil amtlicher Statistik sind beziehungsweise die in repräsentativen Verfahren sowie mit einer gewissen Regelmäßigkeit erhoben werden. Nur so lassen sich Entwicklungen im Zeitverlauf analysieren, eindeutige Trends beschreiben und ein verlässliches Monitoring durchführen.

Ziele (Qualitätsziele)		Handlungsziele	
Räumliche Zieldimension			
1	Erhalt und Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur	1.1	Erhalt und Verbesserung der Bedingungen für die Nahmobilität im Quartier beziehungsweise im unmittelbaren Wohn-, Arbeits- oder Einkaufsumfeld
		1.2	Verbesserung der Erreichbarkeit städtischer Teileräume und Stadtteile untereinander und mit den innerstädtischen Hauptzentren insbesondere durch die Verkehrsmittel des Umweltverbunds
		1.3	Gewährleistung und Verbesserung der Erreichbarkeit und inneren Erschließung der städtischen Zentren mit dem Umweltverbund
		1.4	Verbesserung der tangentialen Verbindungen in den äußeren Stadträumen (Angebote und Infrastruktur)
2	Gewährleistung einer nachhaltigen Verkehrs-gestaltung in der wachsenden Stadt	2.1	Prioritäre Entwicklung von Standorten für die wachsende Stadt an bestehenden Verkehrsanbindungen des SPNV
		2.2	Schaffung beziehungsweise Aus- und Neugestaltung attraktiver Anbindungen für neue oder nachverdichtete Siedlungsflächen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds
		2.3	Effizientere Inanspruchnahme des öffentlichen Raums für verkehrliche Nutzungen durch mehr Flächen für Verkehrsmittel des Umweltverbunds
		2.4	Umnutzung dauerhaft nicht mehr benötigter Verkehrsflächen für neue Nutzungen
Soziale Zieldimension			
3	Gewährleistung gleicher Mobilitätschancen: Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerungsgruppen aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen	3.1	Gewährleistung von Mobilität unabhängig von Geschlecht, Lebenssituation und Einkommen
		3.2	Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern und Jugendlichen
		3.3	Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätschancen von älteren Menschen
		3.4	Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätschancen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar) ⁴
4	Erhöhung der stadträumlichen Verträglichkeit des Verkehrs	4.1	Verbesserung der städtebaulichen Integration von Verkehrsanlagen, zum Beispiel von Hauptverkehrsstraßen und Straßenbahnenstrecken, sowie umfeldgerechte Gestaltung von Verkehrsbauwerken (unter anderem Haltestellen, Stationen, Brücken, etc.)
		4.2	Verbesserung der städtebaulichen und Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen
		4.3	Verkehrliche Entlastung sensibler Bereiche (zum Beispiel Wohngebiete, Ortsteilzentren, Innere Stadt)
		4.4	Wiederherstellung von Stadtstrukturen, die durch Verkehrsanlagen überformt oder beeinträchtigt werden
5	Erhöhung der Verkehrssicherheit und Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden	5.1	„Vision zero“ als langfristiges Ziel hinsichtlich der im Verkehr Getöteten und schwer Verletzten
		5.2	Signifikante Reduzierung der Zahl der im Verkehr Verletzten und Getöteten bis 2030 ⁵
		5.3	Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden und zur Regeleinhaltung

⁴ Eine Konkretisierung dieses Ziels beziehungsweise der Maßnahmen, die für diese Zielerreichung erforderlich sind, wird dem Gesamtkonzept zur Mobilitätssicherung von Menschen mit Behinderung übertragen.

⁵ Eine Konkretisierung dieses Ziels beziehungsweise der Maßnahmen, die für diese Zielerreichung erforderlich sind, wird auf die Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms „Berlin Sicher Mobil“ 2020 übertragen.

Ziele (Qualitätsziele)		Handlungsziele	
Ökologische Zieldimension			
6	Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs natürlicher Ressourcen (Energie, Fläche)	6.1	Reduzierung des Energieverbrauchs im Verkehrsbereich um 34 Prozent bis 2030 (gemäß BEK) ⁶
		6.2	Signifikante Verringerung des Anteils fossiler Kraftstoffe im Verkehr in der Gesamtheit aller Verkehrsträger
		6.3	Reduzierung der Flächeninanspruchnahme für zusätzliche Siedlungs- und Verkehrsflächen auf 30 Hektar pro Tag bei Aus- und Neubau von Infrastruktur im Zuge der wachsenden Stadt
7	Entlastung des städtischen Umfelds und der globalen Umwelt von verkehrsbedingten Belastungen	7.1	Verringerung der verkehrsbedingten CO ₂ -Emissionen um rund 42 Prozent bis 2030 gegenüber 1990 ⁷
		7.2	Schnellstmögliche Senkung der NO ₂ -Jahresmittelwerte an allen Straßen unter 30 Mikrogramm pro Kubikmeter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) sowie Senkung der Feinstaubbelastung auf ein Niveau, das sich an den Richtwerten der Weltgesundheitsorganisation orientiert (zum Beispiel Jahresmittel von 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM ₁₀)
		7.3	Minderung der verkehrsverursachten Lärmbelastungen an Hauptverkehrsstraßen zur Reduzierung der Betroffenheiten; dabei Minderung der Lärmbelastung an Hauptverkehrsstraßen für mind. 100.000 Anwohnende, die nächtlichen Pegeln oberhalb 60 dB(A) ausgesetzt sind.
		7.4	Minderung der Belastung durch Schienenlärm, vor allem keine Überschreitung von 55 dB(A) nachts durch Straßenbahnen
		7.5	Berücksichtigung der Folgen des Klimawandels bei der Gestaltung von Verkehrsinfrastrukturen und -bauwerken sowie im öffentlichen Raum
8	Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse	8.1	Steigerung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split im Personenverkehr auf Ebene der Gesamtstadt bis 2030 auf 82 Prozent (74 Prozent in 2018)
		8.2	Weitere Steigerung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split im Personenverkehr in der Inneren Stadt (ausgehend von 83 Prozent in 2013) ⁸
		8.3	Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modal Split auf gesamtstädtischer Ebene auf 29 Prozent zur Erschließung neuer Fahrgastpotenziale (ausgehend von 27 Prozent in 2018)
		8.4	Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Modal Split auf 23 Prozent für die Gesamtstadt (ausgehend von 18 Prozent in 2018) ⁹
		8.5	Erhalt des Anteils des Fußverkehrs auf gesamtstädtischer Ebene ¹⁰
		8.6	Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung (Fzg-km) um mindestens 10 Prozent bis 2030 in der Gesamtstadt

6 Die CO₂-Ziele entsprechen dem aktuellen BEK und Energiewendegesetz und werden 2020 geschärf't.

7 Aktuelles Ziel des BEK, die Ziele des BEK sollen 2020 geschärf't werden.

8 Auswertungen liegen für 2018 noch nicht im gleichen Raumbezug vor. Für den Bezirk Mitte ergab sich 2018 im Binnenverkehr der Wohnbevölkerung Mitte ein Verhältnis von 88 Prozent Umweltverbund zu 12 Prozent MIV.

9 Eine Konkretisierung dieses Ziels für Teilläume der Stadt beziehungsweise der Maßnahmen, die für diese Zielerreichung erforderlich sind, wird der Erarbeitung des Radverkehrsplans übertragen. Für eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf gesamtstädtischer Ebene bedarf es vor allem der Verlagerung vom MIV auf den Radverkehr in der äußeren Stadt. Dies ist maßgeblich davon abhängig, dass entsprechende Infrastrukturen geschaffen werden, die nicht der Planungsebene des SIEP MoVe entsprechen.

10 Eine Konkretisierung der Maßnahmen, die für diese Zielerreichung erforderlich sind, wird der Erarbeitung des Fußverkehrsplans übertragen. Hierbei spielen Nutzung des öffentlichen Raums, Aufenthaltsqualität für alle Menschen, Nutzbarkeit und Zugänglichkeit auch für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung, Sicherheit und ähnliches eine wesentliche Rolle.

Ziele (Qualitätsziele)		Handlungsziele	
Ökonomische Zieldimension			
9	Weitere Verbesserung der Fernerreichbarkeit durch Ausnutzung der Lagegunst der Hauptstadtregion Berlin als Schnittpunkt dreier transeuropäischer Kernnetzkorridore	9.1	Ausbau der transeuropäischen Korridore und Beseitigung der Engpässe außerhalb und innerhalb der Region Berlin im Sinne einer modernen, nachhaltigen europäischen Verkehrs- und Umweltpolitik
		9.2	Verbesserung der Fernverkehrsinfrastruktur zur Erreichbarkeit Berlins insbesondere im Schienenverkehr (gemäß BVWP)
		9.3	Vernetzung des umweltfreundlichen Verkehrsangebotes in der Region sowie Vereinfachung des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs unter anderem im deutsch-polnischen Verflechtungsraum
10	Weitere Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen Berlin und den Siedlungsgebieten in Brandenburg entlang der von Berlin ausgehenden Achsen	10.1	Orientierung der Infrastrukturentwicklungen und Angebotsergänzungen am Siedlungsstern gemäß LEP HR
		10.2	Verbesserung der Verkehrsangebote insbesondere des Umweltverbunds zwischen Berlin und den an Berlin angrenzenden Gemeinden, dem Umland sowie den Ober- und Mittelzentren in Brandenburg
		10.3	Verbesserung der infrastrukturellen Verknüpfungen Berlins mit dem Umland sowie den Ober- und Mittelzentren in Brandenburg durch Aus- oder Neubau insbesondere des Umweltverbunds
11	Erhalt und Verbesserung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs in Berlin	11.1	Verbesserung der Erreichbarkeit und der Erschließung von Quellen und Zielen des Wirtschaftsverkehrs (sowohl Güterverkehr als auch Personenwirtschaftsverkehr; alle Verkehrsträger und Anlagen des kombinierten Verkehrs)
		11.2	Sicherung und Aus- beziehungsweise Neubau von (potenziellen) Standorten mit Schnittstellenfunktion (Sammel- und Verteilstandorte, Terminals, Umschlagstellen); Sicherung der Erreichbarkeit der Standorte
		11.3	Förderung und Unterstützung innovativer Ansätze und Konzepte für einen stadtverträglichen, flächensparsamen und klimaneutralen Wirtschaftsverkehr (alle Verkehrsträger und Mobilitätsoptionen, alle Fahrzeuggrößen)
12	Verbesserung der Stadtverträglichkeit des Tourismus in Berlin	12.1	Verbesserung der Orientierung und des Verständnisses zur Mobilitätkultur in der Stadt für nationale und internationale Gäste
		12.2	Verträgliche Abwicklung touristischer Verkehre, unter anderem Reisebusverkehre im Gelegenheitsverkehr
13	Steigerung der Effizienz und ökonomischen Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems	13.1	Erhöhung der Transparenz bei den Kosten verschiedener Verkehrsträger (unter anderem zur Sensibilisierung von Entscheidungsträgern und Öffentlichkeit für die gesamtgesellschaftlichen Kosten des Verkehrs)
		13.2	Sicherung fairer Wettbewerbsbedingungen im ÖPNV, unter anderem durch die Gewährleistung der Entwicklungsfähigkeit (Flächenversorgung, Vorhalten von Trassen und Standorten für Betriebsstätten)
		13.3	Qualitätssicherung, Erhalt und kontinuierliche Pflege des Infrastrukturbestands in den bestehenden Netzen und systematischer Abbau des Instandhaltungsrückstands
		13.4	Ausbau der Netze und Angebote zur Gewährleistung der Mobilität in der wachsenden Stadt mit Priorität auf dem Umweltverbund

Ziele (Qualitätsziele)		Handlungsziele	
14	Einbeziehung und Nutzung von stadtverträglichen Innovationen und innovativen Ansätzen zur Lösung verkehrsbezogener Herausforderungen	14.1	Unterstützung bei der Schaffung innovationsorientierter Rahmenbedingungen im Verkehr
Institutionelle Zieldimension			
15	Kooperative Erarbeitung von Zielen und Konzepten über Ressortgrenzen hinaus, effiziente Umsetzung von Maßnahmen unter Einbeziehung aller beteiligten Akteur*innen beziehungsweise -gruppen	15.1	Ressort- und abteilungsübergreifende Verknüpfung von Handlungsfeldern in der Hauptstadtregion mit mittel- und unmittelbaren verkehrlichen Wirkungen
		15.2	Einbeziehung verkehrspolitischer und stadtgesellschaftlicher Beteiligter in gesamtstädtisch bedeutende Vorhaben
		15.3	Effizientere Umsetzung von Maßnahmen, zum Beispiel durch kontinuierliche intensive Abstimmung zwischen der Senatsverwaltung, Bezirken und Dritten und Reduktion von Schnittstellen
		15.4	Intensivierung der Abstimmung zwischen den Berliner Beteiligungsunternehmen und Agenturen des Landes, Präzisierung der Schnittstellen und Erhöhung der Wirksamkeit durch effizientes, kooperatives Vorgehen
16	Verbesserung der Bereitstellung und der Nutzungsmöglichkeiten von Informationen in der Öffentlichkeit	16.1	Kontinuierliche und transparente Beteiligung der Öffentlichkeit an Planungs- und Entscheidungsprozessen
		16.2	Ständige Verbesserung des Informationsumfangs und der -qualität für Politik, Planung und Öffentlichkeit
		16.3	Schaffung von Transparenz und Herstellung von Bewusstsein über die Folgen individueller Standort- und Mobilitätsentscheidung

4 DAS HANDLUNGSKONZEPT

Die Auseinandersetzung mit der bisherigen Zielerreichung des letzten StEP Verkehr und den neuen Zielen des Mobilitätsgesetzes hat zu neuen Qualitäts- und Handlungszielen des StEP MoVe geführt. Darüber hinaus hat der Prozess der Erarbeitung des StEP MoVe über eine Auseinandersetzung mit den Realentwicklungen seit Verabschiedung des letzten StEP Verkehr sowie den Entwicklungserwartungen für die kommenden Jahre Handlungserfordernisse identifiziert, die für einen künftigen StEP MoVe relevant sind. Die „Lücke“ zwischen den identifizierten Handlungsschwerpunkten und den formulierten Zielen wird durch die identifizierten Themenschwerpunkte geschlossen. Der grundsätzliche Anspruch ist, dass alle Handlungsfelder abgedeckt werden können.

- Aus den Fortschrittsberichten zum StEP Verkehr 2025 lassen sich bereits einige Aussagen zum Stand der Umsetzung beziehungsweise Zielerreichung und weiteren Handlungsnotwendigkeiten ablesen. Die nachfolgenden vier Punkte illustrieren dies beispielhaft:
- Der Wandel im Mobilitätsverhalten konnte unterstützt und befördert werden. Aktuelle Daten belegen: Die Mobilität der Hauptstadt entwickelt sich weiter in Richtung Umweltfreundlichkeit und Nachhaltigkeit, ablesbar unter anderem an den sinkenden Pkw-Anteilen bei steigender Bedeutung des Umweltverbunds. Dies betrifft vor allem die Innere Stadt, während in den Gebieten der äußeren Stadt teilweise nach wie vor eine hohe MIV-Nutzung und MIV-Belastung (auch durch Pendler*innen) zu konstatieren sind. Für die Fortschreibung des StEP MoVe gilt es, Maßnahmen zu entwickeln, die den Wandel beschleunigen und ihn außerdem stärker als bisher auch im Stadtraum sichtbar machen. Zudem muss der Trend zur nachhaltigen Mobilität in der Innenstadt weiter verstärkt, in der äußeren Stadt hingegen deutlich forciert werden.
- In der Folge hat auch die Umweltfreundlichkeit des Verkehrs in Bezug auf Luftschadstoffe zugenommen, unter anderem werden die NO_x-Emissionen weiter sinken. Dagegen sind die CO₂-Belastungen aus dem Verkehrsbereich auch aufgrund zunehmender Bevölkerungszahlen gestiegen. Die angestoßenen Entwicklungen reichen jedoch nicht aus, um die anspruchsvollen Ziele der Berliner Umweltpolitik zu erreichen. So ist zum Beispiel auch der Lärm in Berlin weiterhin eines der größten Umweltprobleme. In der Zukunft werden daher die Anstrengungen zur weiteren Reduzierung der Energieverbräuche und Schadstoffausstöße sowie zur Verminderung von Lärm intensiviert werden müssen.
- Die Finanzierungsszenarien des StEP Verkehr 2025 haben sich als belastbar und plausibel erwiesen. Mit Blick auf die Zukunft ändern sich jedoch die finanziellen Möglichkeiten erneut. Aufgrund des Bevölkerungswachstums sieht sich das Land in der Pflicht, stärker in den Wohnungsbau sowie in die Schaffung wohnungsnaher sozialer Infrastruktur (Schulen, Kindergärten, soziale und medizinische Versorgung etc.) zu investieren. Dem gegenüber steht eine weiterhin unsichere Entwicklung der Einnahmen beziehungsweise der Zahlungen des Bundes, die dann über den Landeshaushalt investiert werden können. Die Finanzierungsprioritäten müssen daher gegebenenfalls neu gesetzt werden.
- Wenngleich zahlreiche Maßnahmen des Mobilitätsprogramms 2016 bereits umgesetzt beziehungsweise initiiert werden konnten, so war vor allem die Qualifizierung der Infrastruktur bei allen Verkehrsträgern stark von Verzögerungen betroffen und hinsichtlich der aktuellen Entwicklungen in der Bevölkerung und der Flächennutzung weiter zu entwickeln. Nur ein kleiner Teil der im StEP Verkehr 2025 enthaltenen Infrastrukturmaßnahmen wurde tatsächlich umgesetzt beziehungsweise in die Umsetzungsvorbereitung gebracht. Die Gründe dafür waren begrenzte finanzielle Ressourcen und Personalkapazitäten sowie zeitaufwändige Verfahrensprozeduren. Es ist Aufgabe des StEP MoVe, eine Neubewertung und Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen vorzunehmen und neben der Finanzierung auch die personellen Realitäten im Umsetzungsprozess zu berücksichtigen. Dazu sollen Planungsprozesse neu bewertet und gegebenenfalls verändert, vereinfacht und beschleunigt werden.

Nicht alle Handlungserfordernisse betreffen alle Verkehrsmittel beziehungsweise alle Stadtgebiete gleichermaßen. Hieraus ergeben sich erste Handlungserfordernisse beziehungsweise Themenbereiche in inhaltlichen und teilräumlichen Schwerpunkten. Trotz im Vergleich zum Jahr 2011 besserer, aber dennoch begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen ist es für eine gesamtstädtische Strategie weiterhin notwendig, Schwerpunkte zu setzen. Diese zu identifizieren, ist Aufgabe der Priorisierung von Maßnahmen und Maßnahmenbündeln nach Themenfeldern beziehungsweise der Priorisierung innerhalb der Maßnahmentabelle.

4.1 Handlungsschwerpunkte

Über die ersten Workshops zu Beginn des Prozesses wurden wesentliche Themen identifiziert, die entweder gesamtstädtisch oder teilräumlich für die Fortschreibung des StEP MoVe relevant wären. Die Liste reichte von A wie Automatisiertes Fahren bis Z wie Zentraler Omnibusbahnhof. Aufbauend auf dieser Gesamtliste wurden Themenschwerpunkte identifiziert, die thematisch geclusterter in räumlichen Workshops vertieft diskutiert wurden.

Abbildung 3: Übersicht über die identifizierten Themenschwerpunkte für die Workshops



Um die Diskussion „greifbar“ zu machen, wurden hierzu beispielhaft „typische“ Räume für die Diskussion genutzt. Die Aufgabe bestand dann für den StEP MoVe selbst darin, die in den Workshops diskutierten Themen und Handlungserfordernisse dann wieder auf die Ebene der Gesamtstadt zu übertragen, um gesamtstädtische Ansätze und Lösungen zu identifizieren.

4.1.1 Themenschwerpunkte

Sechs Themenschwerpunkte haben sich als wiederkehrende Motive im Laufe der obigen Workshops und Runden Tische herauskristallisiert. Sie dienen zur Identifikation der themenbezogenen Maßnahmen und stellen nunmehr den Rahmen des Handlungskonzepts dar.

Die Themenschwerpunkte sind:

1. Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums und der Barrierefreiheit
2. Erschließung von Neubaugebieten und Planung für die wachsende Stadt
3. Gestaltung der Verflechtungen mit dem Umland
4. Innovation, Tourismus und Kommunikation
5. Funktionierender und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr
6. Minderung negativer Verkehrsfolgen auf Umwelt und Klima.

Eine scharfe Abgrenzung der Vielzahl an bedeutsamen Aspekten innerhalb der sechs Themenschwerpunkte ist teilweise schwierig. Viele Entwicklungen haben Auswirkungen auf verschiedene Themenschwerpunkte und werden deshalb entsprechend mehrfach erwähnt.

Die Diskussionen in den Workshops und im Runden Tisch des StEP MoVe sowie die daraus entwickelten Themenschwerpunkte stehen alle unter dem Planungsparadigma der derzeit dynamisch wachsenden Stadt Berlin.

Die Maßnahmen beziehungsweise Maßnahmenfelder wurden den Themenfeldern zugeordnet, in denen sie hinsichtlich ihres Wirkbereiches vorrangig – wenngleich nicht ausschließlich – zu verorten sind. Die Maßnahmenbündel können quer zu den oben genannten Kategorien neue bilden, das heißt, ein Bündel kann beispielsweise sowohl infrastrukturelle als auch kommunikative und preispolitische Maßnahmen umfassen. Im Zuge der Bündelung wurde überprüft, inwieweit die Maßnahmen einzeln und im Zusammenhang einen Beitrag zu den Zielen des StEP leisten können. Diejenigen Maßnahmen beziehungsweise Maßnahmenbündel, die umsetzbar und besonders wirkungsstark sind, werden als Kernmaßnahmen definiert.

Für die Berücksichtigung einer Maßnahme für ein Themenfeld im hier vorliegenden Entwurf wurden unter anderem folgende Kriterien angelegt:

- Liefert die Maßnahme einen Beitrag zu den identifizierten Handlungserfordernissen?
- Handelt es sich um eine Maßnahme auf der Ebene des StEP MoVe?
- Ist der Zuständigkeitsbereich bei der öffentlichen Hand?

Die Entwicklung der Maßnahmen und ihre Bündelung erfolgt stets auch mit Blick auf die Themenschwerpunkte, denen sie letztlich zugeordnet werden. Die Herausforderung dabei ist, dass alle strategischen Aspekte auch durch Maßnahmen abgedeckt sein müssen und umgekehrt: keine Maßnahme soll ohne strategische Verortung und damit losgelöst aus dem gesamtstrategischen Kontext stehen. Die Tatsache, dass einige Maßnahmen (institutionelle, partizipatorische, kommunikative) häufig keine direkte, sondern eine indirekte, nichtsdestotrotz jedoch wesentliche Wirkung auf strategische Vorgaben entfalten, wird dabei angemessen berücksichtigt.

1. VERBESSERUNG DER QUALITÄT DES ÖFFENTLICHEN RAUMS UND DER BARRIEREFREIHEIT

Derzeitige Entwicklungen

Auf der Straße als öffentlichem Raum und Verkehrsinfrastruktur werden Interessenskonflikte besonders sichtbar, sie berühren damit die städtische Attraktivität, aber auch die Verkehrssicherheit und damit die individuelle Gesundheit sowie das Funktionieren einer Stadt. Das Mobilitätsgesetz stellt mit den darin enthaltenen Zielen, wie der Aufenthaltsqualität, dem Vorrang des Umweltverbunds und der „Vision Zero“, eine ambitionierte Vorgabe dar. Fragen der Verteilung von Flächen für die verschiedenen Verkehrsmittel werden immer wieder kontrovers diskutiert. Dies steht zudem fallweise auch in Konkurrenz zur „Grünen Infrastruktur“ der Stadt.

Entwicklungserwartungen

Die Vielfalt der Nutzungsansprüche wird absehbar weiter zunehmen, und damit auch Konflikte um die Verteilung von Raum und Flächen. Eine zunehmende Kommerzialisierung des öffentlichen Raums zeichnet sich ab, die Akzeptanz für Maßnahmen zur Regulation der steigenden Konkurrenz um Flächen hängt vom jeweiligen Thema und Problemdruck ab.

Das Funktionieren und die Sicherheit des Verkehrs werden auch durch die Zunahme an Lieferverkehren beeinträchtigt. Das starke Wachstum von Paketlieferungen dürfte zu einer Verschärfung der Situation führen. Bautätigkeiten und anfallende Sanierungen stellen eine weitere Herausforderung für den öffentlichen Raum und den Verkehrsfluss dar.

Eine älter werdende Gesellschaft und daraus resultierende Mobilitätseinschränkungen erfordern drängender denn je eine Berücksichtigung der Belange schutzbedürftiger Menschen.

Handlungserfordernisse

- Anpassung an den Klimawandel
- Erhaltung des öffentlichen Raums als Kristallisierungspunkt öffentlichen Lebens
- Mobilität als Teilhabemöglichkeit bewahren und ausbauen
- Nahmobilität attraktiv erlebbar machen
- Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen schaffen, bewahren und steigern
- Gestaltungsqualität des öffentlichen Raumes erhöhen
- „Entrümpelung“ des öffentlichen Raums, Abbau nicht mehr verwendeter oder zeitgemäßer Infrastrukturen (inklusive Parkplätzen)
- Schaffung sicherer und konfliktärmerer Verkehrsinfrastruktur
- Anpassungen des Verkehrssystems an die Anforderungen von Senior*innen sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- Konzepte für Mehrfachnutzung und Multifunktionalität
- Einhaltung von Verkehrsregeln unter anderem bei Liefervorgängen und Ahndung bei Nichteinhaltung
- Koordination des Baugeschehens bei der Sanierung von Straßen und Schienen

Maßnahmenbereiche

- Maßnahmen zum Klimaschutz (siehe Senatsbeschluss zur Klimanotlage)
- Erarbeitung von Planungszielen und Leitlinien für eine Neuordnung und Gestaltung des öffentlichen Raums
- Überarbeitung der Ausführungsvorschrift zu § 11 BerlStrG (Sondernutzungen) mit dem Ziel der Sicherung der Qualität des öffentlichen Raums (Prüfauftrag)
- Ausweitung Parkraumbewirtschaftung auf Bereiche hohen Parkdrucks innerhalb und außerhalb des S-Bahn-Rings
- Erarbeitung und Umsetzung eines Masterplans Parken
- Umgestaltung von Straßenräumen anhand künftiger Anforderungen und Ziele für den öffentlichen Raum
- Schaffung von Barrierefreiheit
- Erarbeitung eines neuen Fußverkehrsplans
- Verbesserung der Oberflächen auf Geh- und Radwegen
- Fortsetzung des Programms ‚Fußgängerüberwege‘
- Erarbeitung des Radverkehrsplans
- Ausbau der Fahrradinfrastruktur
- Erarbeitung neuer Kreuzungsdesigns und Umgestaltung von Knotenpunkten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- neue Regelungen zum Umgang bei Fahrradabstellanlagen bei Bauvorhaben (Prüfauftrag)
- inführung leitungsfreier Straßenbahnen in sensiblen Stadträumen (Prüfauftrag)

2. ERSCHLIESSUNG VON NEUBAUGEBIETEN UND PLANUNG FÜR DIE WACHSENDE STADT

Derzeitige Entwicklungen

Dem Wachstum der Berliner Bevölkerung folgen Wohnungsbaumaßnahmen wie die Entwicklung neuer Stadtquartiere sowie die Nachverdichtung in bereits bestehenden Kiezen. Trotz gewisser geografischer Schwerpunkte in einzelnen Bezirken – hervorzuheben sind hier Pankow, Spandau und Treptow-Köpenick – sind in allen Bezirken Berlins das Wachstum und die entsprechenden Baumaßnahmen sichtbar. Die verkehrlichen Auswirkungen sind für alle am Verkehr Teilnehmenden spürbar, ob zur Morgenspitze in Bus und Bahn, mittlerweile ganzjährig auf Radwegen, im Feierabendverkehr auf der Straße oder auf den Bürgersteigen der Einkaufsstraßen. Das Wachstum wird verstärkt durch eine hohe Attraktivität der Stadt und daraus resultierenden steigenden Besucher*innenzahlen, lokalen Gewerbeansiedlungen und einer generell positiven wirtschaftlichen Entwicklung mit einem Anstieg an Beschäftigungsverhältnissen in den letzten Jahren in Berlin. Die Bautätigkeiten und die damit entstehenden Verkehre wie auch Behinderungen des Verkehrs treten an einigen Orten vermehrt auf.

Entwicklungserwartungen

Auch für die kommenden Jahre ist für viele der genannten Aspekte ein dynamisches Wachstum zu erwarten. In den Bezirken und im Umland bestehen weitere Flächenpotenziale für den Wohnungsbau. Sie werden angesichts des hohen Bedarfs an Wohnraum durch weitere Zuwanderung und den Anstieg der Geburtenzahlen gebraucht. Somit ist mit weiteren Nachverdichtungen und neuen Stadtquartieren zu rechnen. Weitere Wachstumsimpulse werden durch den BER und dessen Umfeld erwartet.

Bei Realisierung der Flächenpotenziale sind die Auswirkungen einer weiter steigenden Verkehrsnachfrage und die Zunahme von Engpässen absehbar. Insbesondere für den ÖPNV und den Radverkehrsanteil sind Steigerungen zu erwarten und verkehrspolitisch erwünscht. Die Stadtentwicklungspläne Wohnen und Wirtschaft und die Planung neuer Stadtquartiere spielen dabei für die Stadt eine wichtige Rolle, eine darauf ausgerichtete Angebotsanpassung des ÖPNV sowie Infrastrukturentwicklung vor allem mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds sind dabei wesentlich. Mit den Abstimmungen zu den Entwicklungsräumen sind Schritte für eine koordinierte strategische Planung getan, notwendige Zwischenlösungen (beispielsweise durch Angebotsausweiterungen gemäß NVP 2019-2023 beziehungsweise Busanbindungen vor der Realisierung von Schienenanbindungen) sind über die konkreten Planungsprozesse zu erarbeitet; hierfür sind die entsprechenden Strukturen zu schaffen.

Der ÖPNV-Bedarfsplan des NVP 2019-2023 weist die benötigten Infrastrukturergänzungen aus.

Mit weiteren Bauvorhaben und daraus resultierenden Baustellenverkehren ist auch in Zukunft an manchen Orten mit Behinderungen für den Verkehrsfluss zu rechnen.

Handlungserfordernisse

- integrierte Stadtentwicklungsplanung sowie Erhalt und Weiterentwicklung der Polyzentralität („Stadt der kurzen Wege“)
- Priorisierung von Neubaugebieten entlang bestehender ÖPNV-Achsen
- koordinierte Siedlungsflächenentwicklung zwischen Land, Bezirken und Umlandgemeinden
- Infrastrukturaus- beziehungsweise -neubau vorrangig für den Umweltverbund im Zuge der verkehrlichen Erschließung von neuen Stadtquartieren, neuen Gewerbeentwicklungen und deren Anbindung an bezirkliche Zentren sowie Entwicklung von innovativen Mobilitätskonzepten
- Sicherung der Innenerschließung von neuen Stadtquartieren inklusive frühzeitige Einbeziehung von Logistik- sowie Ver- und Entsorgungsbelangen in die Planung (Logistikflächen, Halte- und Wendemöglichkeiten, innovative Logistikkonzepte)
- stadtverträgliche Bautätigkeiten, insbesondere Koordination von Baustellenverkehren
- Quartiersmobilitätsmanagement mit Aspekten der geteilten Mobilität, E-Mobilität und verbesseter intermodaler Verknüpfung zum Beispiel von ÖPNV und Fahrrad
- Mobilitätsmanagement für Beschäftigte

Maßnahmenbereiche

- Infrastrukturaus- beziehungsweise -neubau vorrangig für den Umweltverbund im Zuge der verkehrlichen Erschließung von neuen Wohngebieten und Gewerbegebieten sowie Stadtquartieren
- Verkehrs- und Mobilitätskonzepte für Wohn- und Arbeitsquartiere (neu und Bestand) zur stärkeren Förderung des Umweltverbunds
- Infrastrukturausbau Radverkehr inklusive Abstellanlagen auch in nachverdichten Gebieten
- Angebotsausweiterungen im ÖPNV inklusive Busverkehr in neuen Wohnquartieren und in nachverdichten Gebieten
- Einführung von Schnellbuslinien (BRT) als Vorläufer für Straßenbahnen (Prüfauftrag)
- Ausbau von Mobilitätsstationen zur Verknüpfung von ÖPNV mit Fuß- und Radverkehr sowie Sharing-Angeboten
- Mobilitätsberatung für Neubürger*innen und Menschen in Umbruchssituationen
- Verbesserung der Kommunikation und Koordination von Baustellen

- verkehrsmindernde Bauweisen bei Neubau und Nachverdichtungen
- Einrichtung neuer Paketstationen (Präfaufrag hinsichtlich möglicher neuer räumlicher Verortungen)
- Einführung bezirklicher Verkehrsentwicklungsplanungen
- Einführung von integrierten Mobilitätskonzepten im Rahmen von Bauanträgen unter Berücksichtigung von Energie-Effizienz und Multimodalität (Präfaufrag)

Im Kern geht es bei Neubaugebieten um die vorausschauende Planung für:

- sich ändernde Mobilitätsanforderungen der Stadtgesellschaft allgemein und
- sich im Laufe der Realisierung ändernde ÖPNV-Anforderungen (Berücksichtigung von Zwischenlösungen, beispielsweise zur Überbrückung von für den Verkehrsinfrastrukturbau benötigten längeren Zeiträumen);
- Verkehrsanbindung von Schulen und Kitas;
- Ver-, Entsorgungs- und Logistikflächen.

3. GESTALTUNG DER VERFLECHTUNGEN MIT DEM UMLAND

Derzeitige Entwicklungen

Das Bevölkerungswachstum in der inneren und äußeren Stadt und das Wachstum im Umland beleben den ganzen Metropolraum Berlin-Brandenburg. Die wirtschaftliche Entwicklung verläuft innerhalb Berlins sowie im angrenzenden Umland positiv. Die Verflechtungen mit dem Land Brandenburg nehmen zu: Berliner*innen ziehen aus der Stadt auf der Suche nach günstigerem Wohnraum, Brandenburger*innen pendeln zu Arbeitsplätzen innerhalb Berlins oder um kulturelle Angebote zu nutzen, aber auch Berliner*innen pendeln in Städte im Umland Berlins, um dort zu arbeiten. Dies führt für viele zu einer Verlängerung der Alltagswege, zu hoher Verkehrsbelastung an Hauptverkehrsstraßen, zu überfüllten Zügen des SPNV und zu einer zu hohen Nachfrage bei begrenzten Stellplätzen und Parksuchverkehren an den Bahnhöfen mit guter Anbindung der Berliner Innenstadt. Daneben hat die Region mit einer hohen touristischen Bedeutung in den letzten Jahren immer weiter zu steigenden Tourist*innenzahlen geführt. Hierauf haben die Planungsstrukturen und -prozesse gerade bei den Landesgrenzen überschreitenden Busverkehren noch nicht in hinreichendem Maße reagiert.

Entwicklungserwartungen

Für Bevölkerungszuwachs und Wirtschaftswachstum werden jeweils positive Entwicklungen mit entsprechenden Auswirkungen auf Alltagswege und Berufsverkehre erwartet. Die Bedarfe werden somit weiterhin steigen und den Ausbau der Infrastrukturen des Umweltverbunds sowie Angebotsausweitungen erforderlich machen. Noch offen ist, inwiefern auch zunehmend Regionen und Städte, die sich nicht im unmittelbaren Umfeld, sondern in der sogenannten zweiten Reihe in Brandenburg (zum Beispiel Eberswalde) befinden, in Zukunft als Wohnstandorte in Betracht gezogen werden.

Berlin und Brandenburg planen die Ausweitung des SPNV-Angebotes. Eine Umsetzung erfolgt in mehreren Schritten und soll die Kapazitäten für die Verbindungen zwischen Berlin und Brandenburg deutlich steigern.

Neben den beruflichen Wegen werden auch die touristischen Verflechtungen in der Region weiter zunehmen. Hierbei profitieren Berliner*innen aber auch Tourist*innen von kulturellen und landschaftlichen Zielen in Brandenburg und die Brandenburger*innen von den kulturellen Angeboten in Berlin.

Handlungserfordernisse

- Sicherung der Fernerreichbarkeit und der regionalen Verkehrsnetze
- Infrastrukturausbau im Umweltverbund mit attraktiven Schnellverbindungen (Rad und ÖPNV)
- Bereitstellung und Ausbau der Kapazitäten im ÖPNV, inklusive kurzfristiger Schaffung neuer Busangebote unter anderem für Berufspendler*innen
- Elektrifizierung des ÖPNV vor dem Hintergrund der Anforderungen aus dem Mobilitätsgesetz
- Bereitstellung entsprechender Finanzmittel über die Regionalisierungsmittel hinaus
- Koordinierung großräumig wirkender Baustellen im Straßen- und Schienenverkehr
- Parkraummanagement in der Berliner Innenstadt und an stark nachgefragten Bahnhöfen
- neue Regelungen zum Umgang mit Bike&Ride und Park&Ride und neuen Mobilitätsangeboten
- Mobilitätsmanagement und -beratung sowie Informationsmanagement
- stärkere Kooperation und Koordination zwischen Berlin und Brandenburg auch auf der Ebene der Berliner Bezirke und Brandenburger Gemeinden (Siedlungsentwicklung, Vereinheitlichung von Standards, abgestimmte Planung und Bestellung von ÖPNV)

Maßnahmenbereiche

- Infrastrukturergänzungen zur Bewältigung steigender Stadtumlandverkehre
- Kapazitätserhöhung und Steigerung der Verlässlichkeit und Zuverlässigkeit im SPNV/ÖPNV
- Optimierung länderübergreifender Busverkehre und Einrichtung von Expressbuslinien für Berufspendler*innen inklusive Entwicklung von gemeinsamen Standards für Busbestellungen und deren Finanzierung
- Überprüfung der Tarifgestaltung mit Blick auf eine mögliche Tarif- und Finanzierungsreform im ÖPNV (AG Tarife)
- Schaffung neuer tangentialer Verbindungen
- Ausbau der Ländergrenzen überschreitenden Radwegeinfrastruktur/Radschnellwege
- Ausbau von Mobilitätsstationen beziehungsweise -hubs zur Verknüpfung von ÖPNV mit Fuß- und Radverkehr sowie Sharing-Angeboten
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung der Inneren Stadt und an ausgewählten Orten in der äußeren Stadt
- Überprüfung der bisherigen Instrumente zur Förderung von P+R-Anlagen und Überführung in ein regionales P+R-Konzept
- Erarbeitung und Einführung einer Stellplatzsatzung für gut mit dem ÖPNV erschlossene Standorte
- Informations- und Beratungsangebot zu Mobilitätsoptionen und Wohnstandortwahl
- Einrichtung einer länderübergreifenden dynamischen Verkehrslenkung unter anderem im Kontext von großräumig wirkenden Baustellen
- Einführung von weiteren Übergabepunkten an der Landesgrenze Berlin/Brandenburg für Groß- und Schwerlasttransporte (Präfauftag)

4. INNOVATIONEN, TOURISMUS UND KOMMUNIKATION

Derzeitige Entwicklungen

Die Digitalisierung bringt Veränderungen der Mobilitätsangebote, aber auch der Verhaltensweisen der Berliner*innen mit sich, was Arbeiten, Konsum, Bildung sowie Unterhaltung betrifft. Manche neue Mobilitätskonzepte sind bereits zu einem selbstverständlichen Teil des urbanen Verkehrsangebots geworden. Etablierte Sharing-Angebote, wie stationsgebundenes und ungebundenes Carsharing, Bikesharing in Form von öffentlichen und privaten Fahrradverleihsystemen sowie meist noch saisonal konzentrierte E-Tretroller und Scooter-Sharingangebote prägen das innerstädtische Stadtbild und erfreuen sich gerade bei jüngeren Kund*innengruppen steigender Beliebtheit. Bedarfsgesteuerte Ridesharing- beziehungsweise Rideselling-Angebote experimentieren mit neuen Formen eines individualisierten Kollektivverkehrs.

Als weitere Folge der Digitalisierung ist bundesweit aber auch in Berlin ein starker Anstieg von Lieferverkehren, insbesondere von kleinteiligen Lieferungen, wie Paketen aus dem Online-Handel, zu verzeichnen.

Ungeachtet der Corona-Pandemie und dem damit aktuell einhergehenden weltweiten Rückgang touristischer Verkehre ist Berlin eine attraktive und nachgefragte Destination von Tourist*innen aus Deutschland und der ganzen Welt. Ein Großteil der Besuchenden nutzt den ÖV, geht zu Fuß oder fährt mit dem Fahrrad.

Entwicklungserwartungen

Die Kombination von steigenden Einwohner*innenzahlen, Wirtschaftswachstum und den Effekten eines sich für viele durch die Digitalisierung ändernden Alltags lässt auf ein Wachstum des Wirtschaftsverkehrs und einer Flächenkonkurrenz im fließenden wie ruhenden Verkehr schließen. Damit die Möglichkeiten des technischen Fortschritts eine effizientere Ausgestaltung des Verkehrs ermöglichen und nicht durch Rückkopplungseffekten zu Mehrverkehr führen, muss die Politik auf allen Ebenen die richtigen Rahmenbedingungen schaffen.

Berlin war vor der Corona-Pandemie eine nachgefragte Destination von Besuchendengruppen aus Deutschland und der ganzen Welt und wird dies mit Rücknahme von Reise- und Übernachtungsbeschränkungen voraussichtlich auch wieder werden. Diese Erholung des Tourismus ist für Berlin als Stadt der Freiheit und für den Wirtschaftsstandort sehr wichtig. Viele Gruppen erreichen Berlin in Reisebussen, die an historisch relevanten Orten viel Raum beanspruchen, Emissionen und Lärm verursachen und teilweise den Verkehr behindern. Hier müssen intelligente Lösungen gefunden werden, die barrierefreies Reisen für alle Gruppen ermöglichen. Für den Tourismus insgesamt (Individualreisende, Kongress-/Messebesucher wie Besucher*innengruppen) wird nach der Stabilisierung der pandemischen Lage eine Erholung erwartet. Neben steigenden Besucher*innenzahlen ist gegebenenfalls auch eine Differenzierung erkennbar hin zu anderen räumlichen Zielen in der Stadt und mehr Qualitätstourismus.

Handlungserfordernisse

- Nutzung des (Effizienz-)Potenzials, das die Digitalisierung bietet
- Information für Neubürger*innen und Umziehende, Beschäftigte, „autoaffine Ältere“
- Erarbeitung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten und Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel unter Berücksichtigung von Angeboten geteilter Mobilität
- Regelungen zum Umgang mit neuen Konzepten der geteilten Mobilität beziehungsweise autonomer Shuttles
- effizienzsteigernde Konzepte zur stadtverträglichen und verkehrsreduzierenden Gestaltung des Lieferverkehrs, insbesondere der Feinverteilung auf der letzten Meile
- Unterstützung der Tourist*innen und Besucher*innen Berlins in der Nutzung des Umweltverbundes mit entsprechenden kommunikativen Maßnahmen
- bessere Ausnutzung der Potenziale von Innovation mit dem Ziel Zugang für alle Nutzenden
- Sicherung der Fernerreichbarkeit durch Bahn und Fernbus

Maßnahmenbereiche

- bessere Verknüpfung von ÖPNV mit Fuß- und Radverkehr sowie Sharing-Angeboten an Mobilitätsstationen beziehungsweise Hubs
- Entwicklung von Leitlinien für stadtverträgliches automatisiertes Fahren
- schulisches Mobilitätsmanagement einschließlich der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung für Schüler*innen und der Mobilitätsberatung der Beschäftigten
- Entwicklung von Mobilitätskonzepten für Betriebe (zum Beispiel für Betriebe unter 50 Mitarbeiter*innen)
- Mobilitätsmanagementprogramme für Großveranstaltungen
- Verbesserung der Kommunikation und Koordination von Baustellen und Baustellenführungen
- Verbesserung der Kommunikation für verkehrliche „Extremfälle“, zum Beispiel witterungsbedingte Störungen

- Parkraummanagement und Nutzung neuer Technologien für Belegungserfassung und Verkehrslenkung
- Reisebuskonzept zur Regelung des Reisebusverkehrs in der Berliner Innenstadt
- Entwicklung einer Mobilitätsdatenplattform
- Entwicklung zielgruppenspezifischer Maßnahmen für Besucher*innen in Zusammenarbeit mit VisitBerlin (siehe auch Tourismuskonzept Berlins)
- Flächenfreihaltung für spätere Option eines zweiten ZOB (Prüfauftrag)
- Einführung neuer Verkehrssysteme, Oberleitungsbus, Drohne oder ähnliches (Prüfauftrag)
- Schaffung regulatorischer Maßnahmen für Sharingangebote

5. FUNKTIONIERENDER UND STADTVERTRÄGLICHER WIRTSCHAFTSVERKEHR

Derzeitige Entwicklungen

Wirtschaftsverkehr trägt in all seinen Facetten zum Funktionieren der Stadt und der Hauptstadtregion bei. Ohne die Lieferung von Waren und Gütern für Handel und Industrie, das Abfahren von Abfällen, Baustellen- und Aktentaschenverkehre oder die Zustellung von Paketen, wären Arbeit, Konsum und Freizeitverhalten der Berlinerinnen und Berliner nicht in der gewohnten Qualität möglich. Gleichzeitig kollidiert die Zunahme des Wirtschaftsverkehrs, insbesondere im Bereich der Kurier-Express-Paket- (KEP-) und Lieferdienste mit den Zielen für eine Reduzierung motorisierten Verkehrs und negativer Verkehrsfolgen für Umwelt, Klima und öffentlichen Raum.

Der Wirtschaftsverkehr in Berlin nutzt alle verfügbaren Verkehrsträger. Güter werden auf den Wasserstraßen, der Schiene, auf dem Luftweg und durch Rohrleitungen bewegt. Die meisten Güter werden aber weiterhin über die Straße transportiert. Die Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene und mit dem Binnenschiff sowie die umweltverträgliche Abwicklung des Lkw-Verkehrs sowie emissionsfreie Alternativen haben daher einen hohen Stellenwert.

Entwicklungserwartungen

Das Funktionieren und die Sicherheit des Verkehrs auf der Straße werden auch durch die Zunahme an Lieferverkehren beeinflusst. Das aufgrund sich wandelnden Konsumverhaltens starke Wachstum von KEP-Verkehren, insbesondere im Bereich der privaten Sender*innen und Empfänger*innen (business-to-consumer, oft als B2C bezeichnet) dürfte zu einer weiteren Verschärfung der Situation in den Quartieren führen.

Anhaltende Bautätigkeiten im Kontext der wachsenden und sich verdichtenden Stadt stellen eine Herausforderung für den Wirtschaftsverkehr selbst, den öffentlichen Raum und den gesamten Verkehrsfluss dar. Anstehende Großmaßnahmen im Bereich der Straßeninfrastruktur, wie beispielsweise die Sanierungsmaßnahmen im Bereich der Berliner Stadtautobahn, stellen gerade für den Wirtschaftsverkehr mit großen Nutzfahrzeugen (insbesondere auch den Bereich der Groß- und Schwertransporte) eine besondere Herausforderung dar. Gleichzeitig bieten derartige Großprojekte eine Gelegenheit, gemeinsam (Unternehmen, Planung, Politik) neue Strategien zu entwickeln und umzusetzen.

Lastenräder werden in der gesamten Stadt an Bedeutung gewinnen, mit klarem Fokus auf die verdichteten lokalen Zentren. Sie schaffen lokal Entlastung und eröffnen Chancen für neue Geschäftsmodelle und Bedienkonzepte.

Digitalisierung ermöglicht effizientere Logistik, Distribution von Waren und Disposition von gewerblichen Flotten; Entwicklungen in der Informations- und Kommunikationstechnologie reduzieren das Erfordernis einzelner Geschäftsreisen. Neue, alternative Antriebe, Kraftstoffe und logistische Konzepte ermöglichen es, Verkehre effizienter und stadtverträglicher abzuwickeln.

Handlungserfordernisse

- (1) Wirtschaftsverkehr vermeiden und umweltverträglich abwickeln
 - Konzepte zur Verkehrsvermeidung im Wirtschaftsverkehr entwickeln
 - Sicherung innerstädtischer Potenzialflächen
 - Begrenzung des Flächenverbrauchs (30 ha-Ziel) für eine flächeneffiziente Logistik
 - Erhöhung der Fahrzeugauslastung
 - preispolitische Steuerungskonzepte
 - Entwicklung der Luftfracht ökologisch steuern

- (2) Notwendige Wirtschaftsverkehre stadtverträglich realisieren
 - Erhalt der polyzentrischen Stadtstruktur unter Berücksichtigung von Logistikflächen und in der Güterverteilung
 - innerstädtische logistische Knoten sichern und umfeldverträglich ertüchtigen
 - Infrastruktur für den notwendigen Wirtschaftsverkehr zur Verfügung stellen
 - neue leistungsfähige, flächensparsame, saubere und sichere Wirtschaftsverkehrsansätze gemeinsam mit den Unternehmen entwickeln und umsetzen
 - EU- und Bundesratsinitiativen zum Thema Verkehrssicherheit, zum Beispiel zu verpflichtendem Einsatz von Assistenzsystemen für Lkw
 - Potenziale der Digitalisierung für einen leistungsfähigen, sauberen und sicheren Wirtschaftsverkehr nutzen

Maßnahmenbereiche

- Erarbeitung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts (IWVK)
- Ausweisung und Sicherung von Flächen für den Wirtschaftsverkehr in der wachsenden Stadt
- Erhalt und Sanierung der Infrastruktur (zum Beispiel Brücken)
- Verringerung der Störung des öffentlichen Raums durch den Wirtschaftsverkehr (Anzahl der Ladevorgänge im Straßenraum)
- Anbindung von Standorten der Wirtschaft an Straßen- und ÖPNV-Infrastruktur
- Erhöhung und Verstärkung der Durchschnittsgeschwindigkeit durch eine effizientere und umweltverträglichere Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit
- Entwicklung und Einsatz neuer innerstädtische Logistikkonzepte (City-Logistik-Hubs, Mikro-Depots) sowie Test und gegebenenfalls Ausweitung innovativer Ansätze
- Konzessionssysteme für den Wirtschaftsverkehr (Prüfauftrag)
- Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge und Antriebe (technologieoffen) im Wirtschaftsverkehr fördern und unterstützen
- Organisation des Groß- und Schwerlastverkehrs
- Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere Straßen oder Fahrzeugkategorien

6. MINDERUNG NEGATIVER VERKEHRSFOLGEN AUF UMWELT UND KLIMA

Derzeitige Entwicklungen

Die Lebensqualität in der Stadt wird vor allem durch die negativen Verkehrsfolgen beeinflusst. Die Berliner*innen möchten mobil sein, aber sie möchten auch in einem attraktiven, grünen Umfeld leben, in dem ihre Gesundheit nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen treten hohe Belastungen der Luftqualität und durch Lärm auf. Auch wenn in Teilen bereits Erfolge erzielt wurden (PM_{10} , Ruß), bleibt die NO_2 -Belastung eine Hauptherausforderung. Auch beim Lärm haben Tempo 30, Fahrbahnsanierungen und Straßenraumgestaltung bereits eine Reduktion gebracht, doch es sind weiterhin viele Berliner*innen von Lärmbelastungen betroffen. Zusätzlich hat der Verkehr einen beachtlichen Anteil an den CO_2 -Emissionen Berlins, die sich auf das Klima schädlich auswirken.

Die E-Mobilität als Ausweg aus den Problemen mit der Luftschadstoffbelastung hat bisher nicht die Wirkkraft erreicht, die für eine signifikante Entlastung nötig wäre. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist gut vorangekommen, doch zeigt sich bisher kein erheblicher Anstieg der Anmeldung von E-Fahrzeugen. Insbesondere im Wirtschaftsverkehr ist der Anteil der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben noch sehr gering.

Entwicklungserwartungen

Auch in Zukunft ist mit einem weiteren Anstieg der Verkehrsnachfrage allein aufgrund der steigenden Einwohner*innenzahlen und der Ver- und Entsorgung der Stadt und damit mit einer Zunahme der Verkehrsfolgen zu rechnen, sofern nicht gegengesteuert wird. Zwar verzeichnet der ÖPNV steigende Fahrgästzahlen und auch das Fahrrad erfreut sich großer Nachfrage. Die Luftqualität, der Lärm sowie der Erhalt und Ausbau der Grünen Infrastruktur werden jedoch auch weiterhin drängende Aufgaben darstellen. Weiteres Wachstum und Verdichtung bergen die Gefahr, dass bisherige Maßnahmen zur Lärmreduzierung, Luftreinhaltung und zum Klimaschutz konterkariert werden, müssen dies aber nicht in jedem Fall tun. Daher kommt der intelligenten Steuerung dieses Wachstums unter Integration von Verkehrskonzepten zur Stärkung der Mobilität des Umweltverbundes zentrale Bedeutung zu.

Eine vollständige Umstellung des ÖPNV auf emissionsfreie Antriebe ist geplant und wird in Form von Straßenbahnausbau und der vermehrten Beschaffung und des Einsatzes von E-Bussen umgesetzt. Auch in anderen Branchen würden Förderprogramme zum Ausbau der E-Mobilität gegebenenfalls Wirkung zeigen, eine solche Entwicklung ist jedoch momentan nicht absehbar beziehungsweise nicht abschließend einschätzbar.

Handlungserfordernisse

- Reduktion des Kfz-Verkehrs und Verlagerung auf Fahrzeuge mit umweltfreundlichen beziehungsweise postfossilen Antriebsformen
- Entlastung von Wohngebieten von unnötigen Kfz-Verkehren
- Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds inklusive Erhalt und Ausbau der Infrastruktur, Ausbau und Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes
- gezielte Mobilitätsberatung (Akzeptanz für notwendige Verhaltensänderung)
- Kontrolle der Regeleinhaltung und Ahndung von Verstößen
- Sicherung und Ausbau der Fernerreicherbarkeit im Wirtschaftsverkehr
- Hafeninfrastruktur Spandau-Süd und Westhafen bewahren
- Fluglärm- und Schienenlärmreduktion

Maßnahmenbereiche

- integrierte Planung zur Verkehrsvermeidung für die Gesamtstadt
- Bundesratsinitiativen zur Erleichterung der Anordnung von Tempo 30
- Prüfung der Ausweitung von Tempo 30 zur Verstärkung des Verkehrsflusses unter Berücksichtigung der ÖPNV-Beschleunigung
- Priorisierung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds an Lichtsignalanlagen
- Ausbau von Abstellanlagen für Lastenfahrräder
- Umrüstung der öffentlichen Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe gemäß den einsattaktischen und technischen Möglichkeiten (gesonderte Begründung bei ausnahmsweiser Beschaffung konventioneller Fahrzeuge)
- Ausbau der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen und nicht-öffentlichen Raum
- Verbesserungen der Oberflächen auf Straßen zur Lärmreduzierung
- Lärmschutz entlang hochbelasteter Straßen und Schienenverkehrstrassen
- organisatorische Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsverdrängung in Wohngebiete („Schleichverkehre“)
- Konzessionssysteme für den Wirtschaftsverkehr (Prüfauftrag)
- Einrichtung von City-Logistik-Hubs
- Schaffung eines Rechtsrahmens zur Einführung verkehrsregulatorischer Maßnahmen

4.1.2 Räumliche Erkenntnisse und Handlungsschwerpunkte

Ausgehend von den zuvor beschriebenen Themenschwerpunkten mit den spezifischen Zielsetzungen und daraus abgeleiteten Handlungserfordernissen und Maßnahmenbereichen, die für die gesamte Stadt gelten, gilt es für räumliche Teilbereiche Priorisierungen und Handlungsschwerpunkte zu definieren. Dabei sind insbesondere die weitgehend autofreie Gestaltung der neuen Stadtquartiere mit deutlich reduziertem Parkplatzschlüssel (Zielsetzung in Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen 0,1 bis 0,3), der in manchen Teilläufen überdurchschnittliche Nachholbedarf bei der Schaffung mobilitätsgesetzkonformer Infrastrukturen mit Vorrang des Umweltverbunds sowie der Reduzierung des Flächenverbrauchs für den MIV handlungsleitend. Auch die Etablierung klimagerechter Infrastrukturen mit hohem Grünanteil für die Klimaanpassung sind bedeutende Entwicklungsschwerpunkte, die in den Teilläufen Berücksichtigung finden müssen.

Nachfolgend sind die Erkenntnisse zu den Teilläufen Innere und Äußere Stadt sowie nach Teilläufen (deckungsgleich mit den „Transformationsräumen“) dargestellt. Betrachtet werden die verschiedenen Ausgangsbedingungen (umfassender in Anhang III), Entwicklungserwartungen und Handlungsnotwendigkeiten, darauf aufbauend werden die wesentlichen Maßnahmen dargestellt. Manche Herausforderungen und Handlungserfordernisse gelten darüber hinaus auch in anderen Teilläufen oder für die gesamte Stadt, der Fokus der Darstellung liegt hier auf den Transformationsräumen.

HERAUSFORDERUNGEN DER INNEREN STADT

- Die Innere Stadt ist bereits heute dicht bebaut und intensiv genutzt und unter anderem durch die daraus resultierenden Nutzungsansprüche, Engpässe und Verkehrsfolgen (Luft, Lärm) und ähnliches belastet.
- Sie verzeichnet zudem eine hohe Entwicklungsdynamik: Bevölkerungszunahme, zunehmende Arbeitsplatzzahl, steigende touristische Nachfrage, neue Angebote; daraus resultierende weitere Nutzungsverdichtungen auch im öffentlichen Raum sowie Anforderungen an Ver- und Entsorgung.
- Als Wohn- und Arbeitsort, ebenso wie als Standort für Büros, Dienstleistungen, Handel, Hotels und Kultur ist die Innere Stadt zudem Quelle und Ziel zahlreicher Verkehrsbewegungen sowie auch teilweise Transitraum innerhalb Berlins beziehungsweise zwischen Ost und West.

Handlungserfordernisse:

- Erarbeitung von Leitlinien für die Nutzung des öffentlichen Raums bei sich überlagernden Ansprüchen gemäß den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes und Zielen des StEP MoVe
- Maßnahmen zur Erhöhung der (Aufenthalts-)Qualität des öffentlichen Raums
- Sicherstellung der Barrierefreiheit (gilt gesamtstädtisch)
- Angebotsausweitungen im ÖPNV
- Schaffung neuer Infrastrukturen des Rad- und Fußverkehrs
- neue Angebote und weitere Ansätze zur Reduzierung der Verkehrsfolgen
- Maßnahmen zum Klimaschutz und Klimaanpassung
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

HERAUSFORDERUNGEN DER ÄUßEREN STADT

- Auch die Äußere Stadt ist bereits heute fallweise dicht bebaut und intensiv genutzt.
- Sie verzeichnet fallweise eine hohe Entwicklungsdynamik, maßgebliche Bevölkerungswächse werden in Teilen der Äußeren Stadt erreicht.
- Verdichtung, überlagernde Nutzungen und Ansprüche sowie Betroffenheit von Verkehrsfolgen sind daraus entstehende Herausforderungen.
- Als Wohn- und Arbeitsort ist die Äußere Stadt nicht nur Quelle und Ziel zahlreicher Verkehrsbewegungen, sondern auch Transitraum in der Hauptstadtregion.

Handlungserfordernisse:

- Infrastrukturergänzungen (vor allem Verkehrsmittel des Umweltverbunds)
- Angebotsausweiterungen im Umweltverbund
- neue Angebote und weitere Ansätze zur Reduzierung der Verkehrsfolgen
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verlagerung von Pendler*innenverkehren aus Brandenburg auf die Schiene

HERAUSFORDERUNGEN DER HAUPTSTADTREGION

- Die Hauptstadtregion ist im näheren Umfeld durch Bevölkerungszuwächse gekennzeichnet, bei geringeren Bevölkerungsdichten in entfernteren Gegenden.
- Zwischen Berlin und Brandenburg findet ein umfangreicher Austausch von Waren und Dienstleistungen statt, hieraus resultieren steigende Verflechtungen und Herausforderungen für Pendler*innenverkehre.
- Die Zuständigkeit durch zwei Bundesländer sowie mehrere Gemeinden und Bezirke erfordert unterschiedliche Abstimmungsebenen und -prozesse mit einem gemeinsamen Verständnis.

Handlungserfordernisse:

- Nutzung der „Gemeinsamen Landesplanung“ (GL) als Schnittstelle für die verschiedenen Themen
- gemeinsame Entwicklung der Angebote im ÖPNV und zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region (VBB als gemeinsamer Verkehrsverbund, i2030 als gemeinsamer Ansatz des Infrastrukturausbau)
- Abstimmungen zu Pendlerverkehren und künftigen Ansätzen zu P+R/Bike+Ride (B+R)
- Ausbau der Radinfrastruktur, Schaffung von länderübergreifenden Radschnellverbindungen

Aufbauend auf diesen Analysen wurden Handlungsschwerpunkte und räumliche Schwerpunkte identifiziert. Im weiteren Prozess wurden für diese räumlichen Schwerpunkte Handlungserfordernisse und Maßnahmen entwickelt. Aufgrund der Tatsache, dass viele Themen unabhängig von ihrem räumlichen Fokus für eine Verkehrspolitik aus gesamtstädtischem Interesse als zentrale Maßnahmen für die Stadt identifiziert wurden, erfolgte eine Zusammenführung in den dargestellten Themenschwerpunkten. Zur Vollständigkeit werden hier die Kernerkenntnisse auch noch einmal räumlich dargestellt. In den nachfolgenden Ausführungen sind die wesentlichen teilräumlichen Ansätze benannt. Allgemeine, das heißt, für die Gesamtstadt geltende Aspekte wie nachfrageorientierte Angebotsanpassungen im ÖPNV, Vision Zero in der Verkehrssicherheit und ähnliches sind gegebenenfalls nicht jedes Mal benannt.

ENTWICKLUNGSBAND WEST

Der Berliner Westen steht zum einen vor Ausweisungen von Flächen für Wohnungsbau (Insel Gartenfeld, Wasserstadt Spandau etc.), zum anderen vor weiteren Entwicklungsvorhaben (zum Beispiel Entwicklung des Siemensgeländes) und Anforderungen aus bestehenden gewerblichen Standorten wie dem Südhafen. Dabei sind, neben diesen Anforderungen aus der Stadtentwicklung und den sozialen Aspekten in Teilen Spandaus, die Pendler*innenströme aus und mit Brandenburg zu berücksichtigen.

Ziele

- Sicherung von Flächen für Wohnen und Gewerbe zur Ermöglichung kurzer Wege (Wohnen und Arbeiten sowie Versorgung)
- Beseitigung von Erschließungsdefiziten und Anbindung neuer Entwicklungsvorhaben an Schienenverkehrsmittel
- angebotsorientierte Angebots- und Infrastrukturentwicklung (Verkehrsmittel des Umweltverbundes) unter der Prämisse einer weitgehend autofreien, klimafreundlichen und klimaangepassten Gestaltung der neuen Stadtquartiere mit viel Grün auf und an Verkehrsflächen
- Sicherung der Ver- und Entsorgung
- Reduzierung der Verkehrsfolgen (Luft, Lärm) und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Handlungserfordernisse

- Entwicklung von Flächen für Wohnen und Gewerbe in Zusammenspiel mit dem Verkehrsfragen
- Ausbau der Netze für den Radverkehr
- Schließung von Netzlücken im ÖPNV beziehungsweise SPNV
- Anbindung und Erschließung von Wohnquartieren und Gewerbestandorten gemäß den künftigen Ansprüchen (Barrierefreiheit, Radverkehrsanbindung, hochwertige ÖPNV-Erschließung etc.)
- Harmonisierung von langlaufenden Planungsprozessen zu Stadtquartieren und Verkehrsinfrastruktur

Zu den erforderlichen Maßnahmen für das Entwicklungsband West zählen damit zum Beispiel

- Ausbau Radinfrastruktur (unter anderem über Radschnellverbindungen)
- Aufbau eines Straßenbahnenetzes für Spandau (Voraussetzung Weiterführung der Straßenbahn vom Hauptbahnhof bis U-Bahnhof Jungfernheide) mit den Streckenabschnitten gemäß ÖPNV-Bedarfsplan (siehe Nahverkehrsplan (NVP) 2019–2023)
- Flächensicherung und Bau eines Straßenbahnbetriebshofs auf dem Gelände der Urban-TechRepublic
- Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn bis S-Bahnhof Gartenfeld
- Neubau einer Straßenverbindung über die Insel Gartenfeld Richtung Wasserstadtbrücke

BERLINER NORD-OSTEN

Der Berliner Nordosten wird durch eine Bevölkerungszunahme sowie eine Alterung der Einwohner*innen gekennzeichnet sein. Von Altersarmut ist der Nord-Osten heute und in Zukunft absehbar bis auf einzelne Siedlungsgebiete unterdurchschnittlich betroffen. Auch hinsichtlich der Arbeitsplätze sind weitere Zunahmen zu erwarten, neue Standorte in der Entwicklung und die Schwerpunktsetzungen des StEP Wirtschaft sowie die neuen Siedlungsentwicklungsachsen im Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion müssen berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der Verkehrsentwicklung ist damit von einer Zunahme der Verkehre durch Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze sowie der Verflechtungen mit Brandenburg sowie Änderungen in der Verkehrsnachfrage auszugehen. Letzteres gilt

- zeitlich (geänderte Alterszusammensetzung, Änderungen des Arbeitsmarkts und ähnliches);
- räumlich (aufgrund Verdichtungen und neuer Stadtquartiere sowie Standortentwicklungen und ähnliches);
- strukturell (Änderungen im Verkehrsverhalten).

Hinsichtlich der Infrastruktur bestehen grundsätzliche Engpässe beziehungsweise sind Einschränkungen zum Beispiel aufgrund Baustellen zur Trassen- und Brückensanierung zu erwarten. Hier besteht ein Nachholbedarf an verkehrlicher Infrastruktur und es sind Anpassungen aufgrund städtebaulicher Entwicklungen erforderlich. Dabei sind gemäß Mobilitätsgesetz und der Klimaschutzziele des Landes Berlin insbesondere die Infrastrukturen des Umweltverbunds zu priorisieren.

Ziele

- Ermöglichung kurzer Wege (Wohnen und Arbeiten sowie Versorgung)
- Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der bestehenden Infrastrukturen und in Bauzeiten sowie Herstellung der Barrierefreiheit
- Entwicklung der Infrastrukturnetze gemäß der absehbaren Stadtentwicklung im Sinne einer weitgehend autofreien Gestaltung der neuen Stadtquartiere, Verkehrsteilnahme für eine frühzeitige Anbindung neuer Standorte an Verkehrsmittel des Umweltverbunds

Handlungserfordernisse

- Ermöglichung kurzer Wege durch koordinierte Stadtentwicklung (Wohnen und Arbeiten sowie Versorgung)
- Anbindung und Erschließung von Wohnquartieren und Gewerbestandorten gemäß den künftigen Ansprüchen (Barrierefreiheit, Radverkehrsanbindung, hochwertige ÖPNV-Erschließung etc.)
- Harmonisierung von langlaufenden Planungsprozessen zu Stadtquartieren und Verkehrsinfrastruktur
- eine mit Brandenburg abgestimmte Siedlungsentwicklung über die Regionalplanung
- Abstimmungen mit Brandenburg zur Angebotsausweitung im SPNV, zum Bau von Infrastruktur und zu P+R/B+R

Zu den erforderlichen Maßnahmen für den Nord-Ost-Raum zählen damit zum Beispiel

- Erhalt und Qualifizierung der Infrastruktur des Fußverkehrs
- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (Netzentwicklung gemäß MobG BE als Bestandteil des Radverkehrsplans in Arbeit)
- Ausbau von Radabstellanlagen unter anderem im Umfeld von Bahnhöfen
- Angebotsausweitung im ÖPNV gemäß NVP 2019–2023
- Ausbau des Straßenbahnnetzes (Bau einer Tangente Pankow – Heinendorf – Weißensee mit Anbindung des ehemaligen Güterbahnhof Pankow, Verlängerung der M2 zur Anbindung eines möglichen neuen Stadtquartiers Blankenburger Süden)
- Sicherung der Flächen und Bau eines zusätzlichen Straßenbahnbetriebshofs
- Ausbau der Regionalbahn (Nahverkehrstangente) beziehungsweise Realisierung des nördlichen Abschnitts S75 Wartenberg über das gemeinsame Programm der Länder Berlin und Brandenburg i2030 unter anderem zur Erschließung der Gewerbegebiete Buchholz-Nord
- Wiederaufbau der Heidekrautbahn
- Bau des Turmbahnhofs Karower Kreuz
- Realisierung einer Querverbindung (Tangente) zur straßenseitigen Anbindung eines möglichen neuen Stadtquartiers Blankenburger Süden (Verkehrserschließung Blankenburg)
- Realisierung der Verkehrslösung Heinendorf
- Realisierung der Ortsumgehung Ahrensfelde (B158)
- Realisierung der Ortsumgehung der B2 um den Ortsteil Malchow
- Abstimmung mit Brandenburg zur künftigen gemeinsamen Vorgehensweise hinsichtlich P+R/B+R

BERLINER SÜD-OSTEN UND BER

Im Süd-Osten der Stadt ist auch weiterhin von einer Bevölkerungszunahme auszugehen, unter anderem prosperiert der Wissenschaftsstandort Adlershof. In Brandenburg entstehen neue Siedlungsgebiete und neue Arbeitsplätze in erheblichem Umfang, damit einher gehen wachsende Stadt-Umland-Verkehre und entsprechende Anforderungen an die künftigen Verkehrssysteme zur Vermeidung von Verkehrsfolgen (Luft, Lärm). Dabei ist der Flughafen BER wesentlicher Impulsgeber für die Entwicklung dieses Raumes. Dies bezieht sich nicht nur auf die Fluggastzahlen, sondern auch auf veränderte Arbeitswege von Beschäftigten des bisherigen Flughafens Tegel, die zusätzlich entstehenden Arbeitsplätze im Umfeld des BER und vieles mehr.

Ziele

- angebotsorientierte, klimagerechte Netz- und Angebotsentwicklung (Verkehrsmittel des Umweltverbundes)
- Anbindung und Erschließung neuer Entwicklungsvorhaben
- Sicherstellung der Kapazitäten für die Ver- und Entsorgung dieses Stadtraums in seiner Verknüpfung in der Hauptstadtregion
- Störfallmanagement zum An-/Abreiseverkehr BER
- abgestimmte Entwicklungen mit Brandenburg und der Gemeinde Schönefeld

Handlungserfordernisse

- Reduzierung der Netzdefizite im Radverkehr
- nachfrageorientierte Anpassung des ÖPNV-Angebots gemäß NVP 2019-2023
- Schaffung leistungsfähiger Anbindungen des BER und seiner umgebenden Entwicklungen über die Schiene
- verkehrliche Anbindung neuer Entwicklungsvorhaben
- abgestimmte Stadtentwicklung mit der Gemeinde Schönefeld und gemeinsames Vorgehen mit dem Land Brandenburg

Zu den erforderlichen Maßnahmen für den Süd-Ost-Raum zählen damit zum Beispiel

- Erhalt und Qualifizierung der Infrastruktur des Fußverkehrs
- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (Netzentwicklung gemäß MobG BE als Bestandteil des Radverkehrsplans in Arbeit)
- Ausbau von Radabstellanlagen unter anderem im Umfeld von Bahnhöfen
- Angebotsausweitungen im ÖPNV/SPNV gemäß NVP 2019-2023
- Bau der Straßenbahnneubaustrecke Adlershof II (Karl-Ziegler-Straße - Schöneweide) sowie der Strecke Potsdamer Platz - Schöneweide
- Bau eines Straßenbahnbetriebshofs Adlershof
- Klärung der Trassenfreihaltung beziehungsweise der Verlängerung der U7 bis zur beziehungsweise über die Landesgrenze hinaus
- zeitnahe Ausbau der Dresdner Bahn zur Herstellung des Flughafenexpresses ab Berlin Hauptbahnhof
- Neubau des Regionalbahnhofs Köpenick beziehungsweise des S-Bahnhofs Kamenzer Damm
- Brückensanierungen und Brückenbau
- Umbau der Dörpfeldstraße (unter anderem in Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn)
- Bau der Tangentialen Verbindung Ost (TVO) zwischen An der Wuhlheide und B1/5
- Bau der Westumfahrung Köpenick zur Entlastung und Ermöglichung der Verkehrsberuhigung der Bahnhofstraße
- Bau der Ostumfahrung Bahnhofstraße unter anderem zur Erschließung des Güterbahnhofs Köpenick und Entlastung und Verkehrsberuhigung der Bahnhofstraße
- Verkehrslösung Schöneweide
- AIRVIS

Die Zusammenhänge zwischen neuen Stadtquartieren und Infrastrukturplanungen sind in der nachstehenden Abbildung verdeutlicht.

Abbildung 4: Übersicht über neue Stadtquartiere und vorgesehene Schieneninfrastruktur

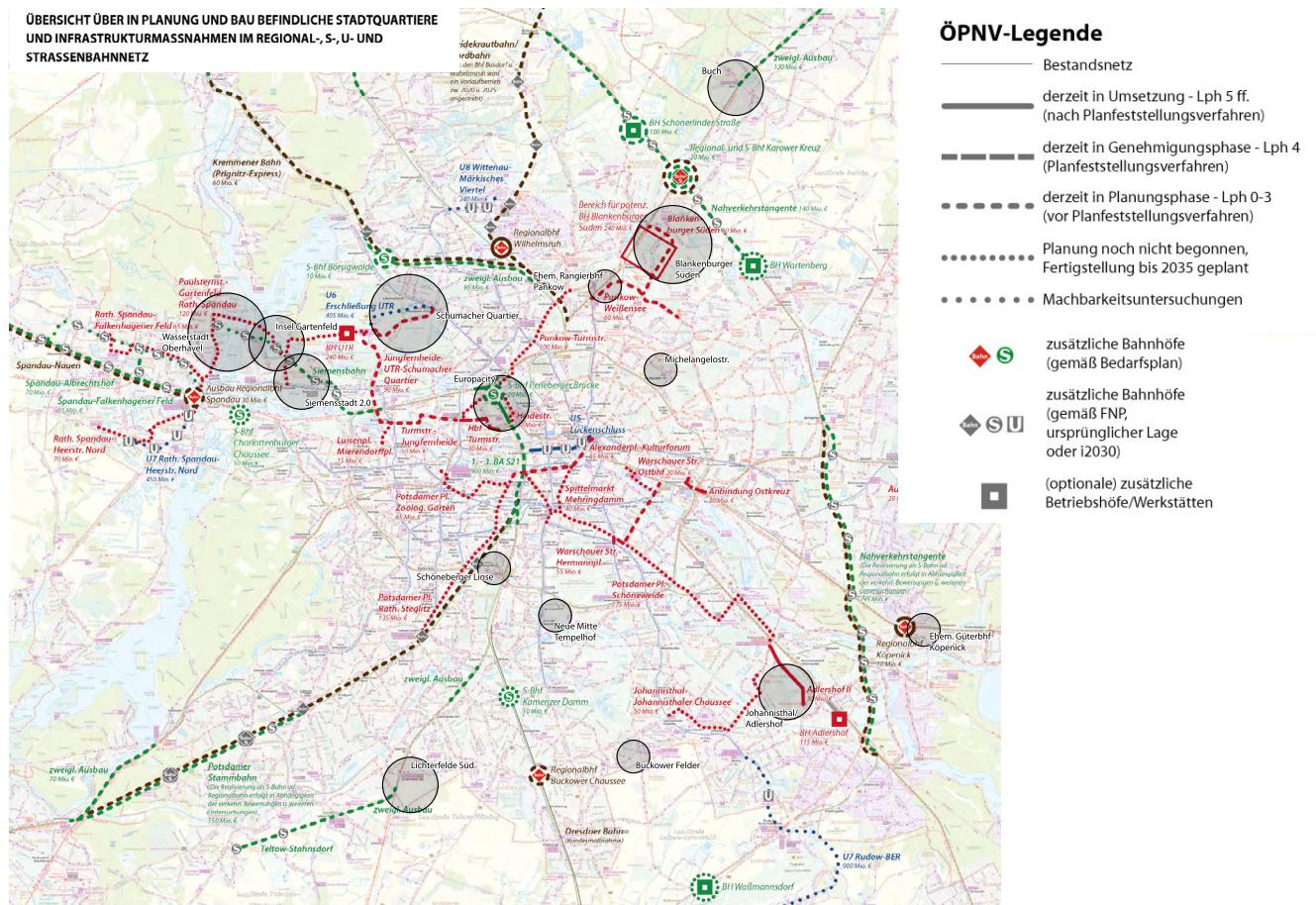
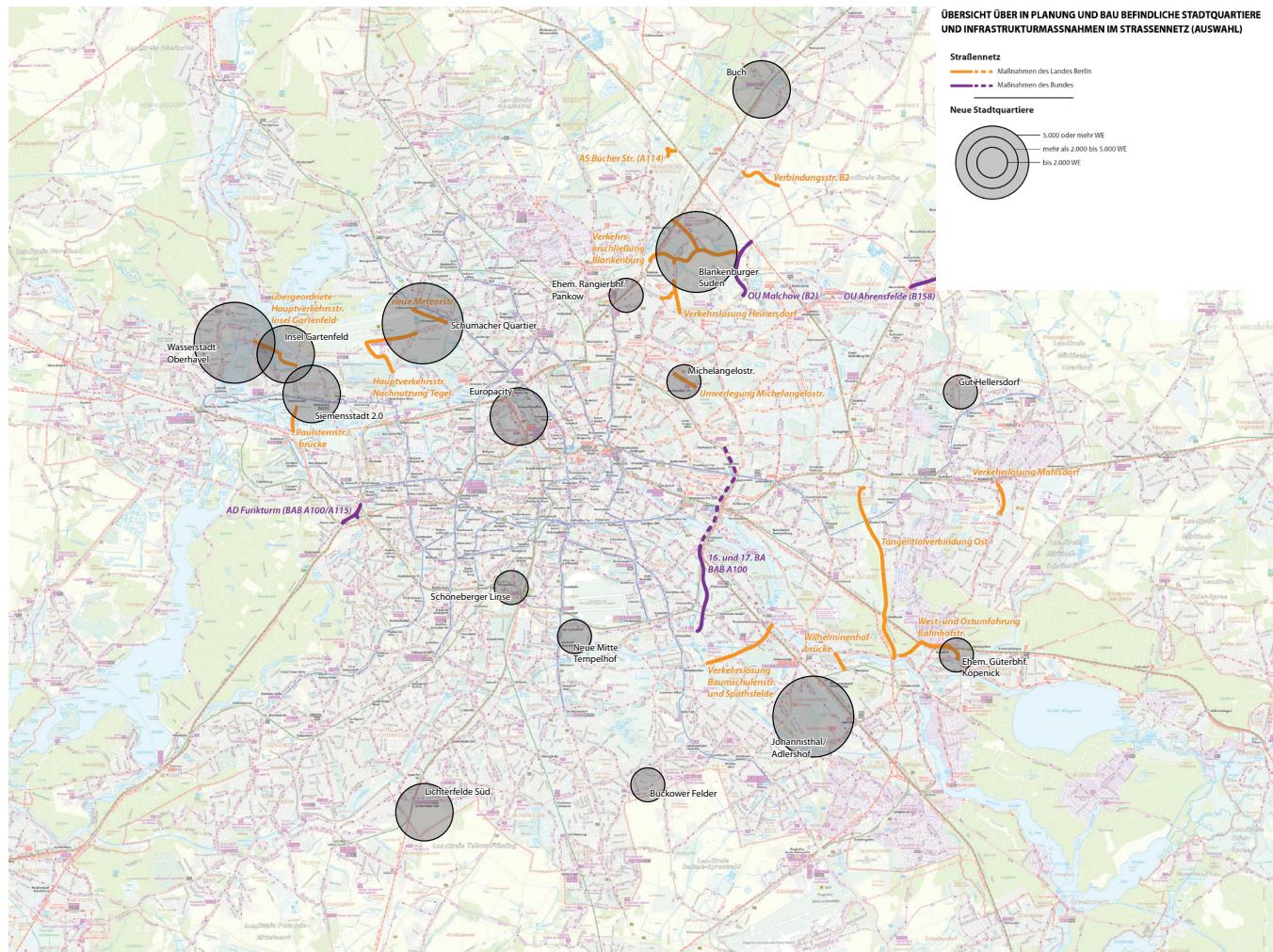


Abbildung 5: Übersicht über neue Stadtquartiere und vorgesehene Straßennetzergänzungen



Kartengrundlage: BVG

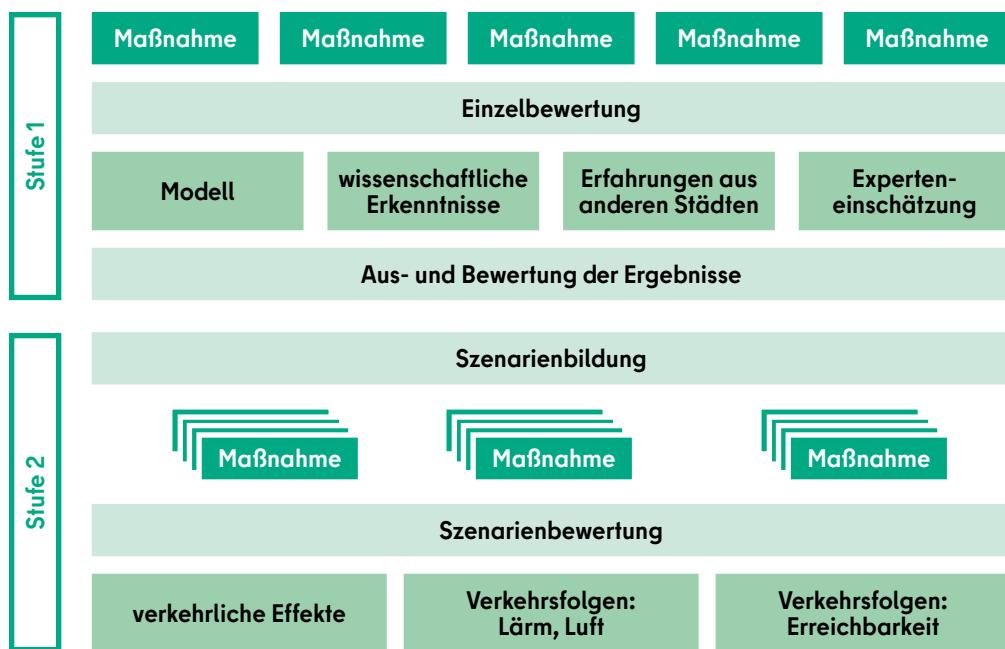
4.2 Die Wirkungen

Um die im StEP MoVe angestrebten Ziele zu erreichen, ist neben den Entwicklungserwartungen sowie den daraus entwickelten Handlungserfordernissen die Untersuchung der Wirkung der Maßnahmen notwendig. Nur so kann überprüft werden, ob und inwieweit bestimmte Maßnahmenkombinationen zur Erreichung der Ziele ausreichen. Ein messbares Ziel ist dabei von besonderer Bedeutung: die Erreichung der CO₂-Reduktionsziele für den Verkehrssektor. Das Berliner Energie- und Klimaschutzkonzept schreibt bis 2030 eine Minderung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor um 42 Prozent gegenüber 1990 vor.

Nicht immer ist die Wirkung einer Maßnahme eindeutig bekannt und zweifelsfrei bestimmbar. Um sicherzustellen, dass insbesondere die Kernmaßnahmen im Handlungskonzept im Berliner Kontext die erwarteten Wirkungen entfalten, wurden für ausgewählte Maßnahmen und/oder Maßnahmenbündel Wirkungsberechnungen durchgeführt.

Zur Beantwortung dieser Fragen wurde eine zweistufige Vorgehensweise gewählt.

Abbildung 6: Vorgehensweise der Wirkungsschätzung



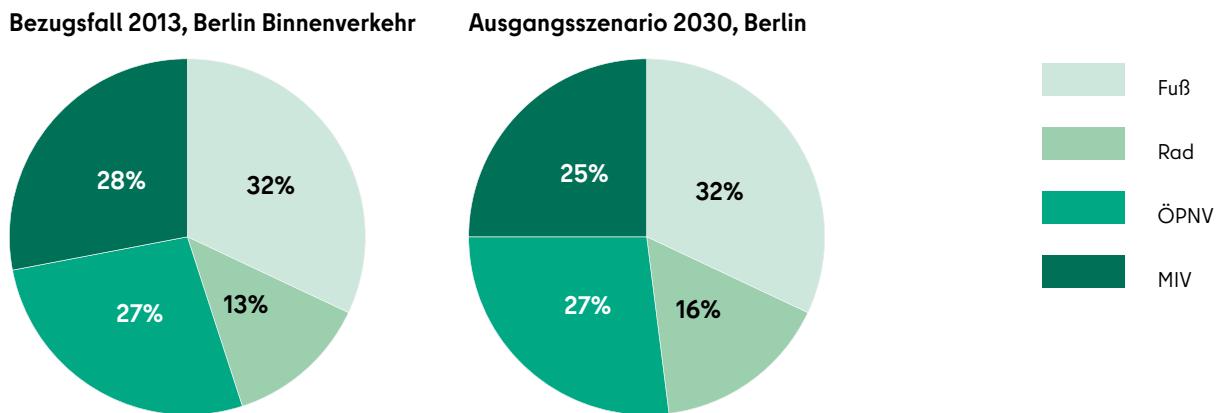
Zunächst wurden einzelne Maßnahmen (zum Beispiel Parkraumbewirtschaftung) oder Maßnahmenbündel (wie Straßenbahnprojekte des Koalitionsvertrags) betrachtet, um einzelne Wirkungen bestimmen zu können. Dies erfolgte soweit möglich modellgestützt. War dies für einzelne Maßnahmen/Maßnahmenbündel (zum Beispiel Kommunikations- und Organisationsmaßnahmen) nicht möglich, so ist entweder eine Quantifizierung der Effekte auf der Grundlage qualifizierter Einschätzungen erfolgt, oder qualitative Effekte wurden so aufbereitet, dass sie mit den quantitativen Wirkungsschätzungen abgewogen werden konnten.

Für die modellgestützte Abschätzung der Wirkungen wurde das Verkehrsmodell des Landes Berlin mit dem Horizont 2030 aufgebaut, in dem die Überlegungen aus der Fortschreibung des StEP MoVe in das Modell beziehungsweise die verschiedenen Szenarien eingearbeitet wurden. Das hieraus verwendete Basisszenario enthält:

- die aktuelle Bevölkerungsprognose und
- die derzeitige Infrastruktur erweitert um
 - Ausbau Radverkehr;
 - Angebotsausweiterungen im ÖPNV;
 - ÖV-Infrastrukturausbau (in Planung oder Umsetzung befindliche Maßnahmen, finanzierte Maßnahmen);
 - Straßeninfrastrukturmaßnahmen (in Planung oder Umsetzung befindliche Maßnahmen, finanzierte Maßnahmen).

Dieses Szenario, das sogenannte „Ausgangsszenario“, dient als Vergleichsfall für die Wirkung zusätzlicher Maßnahmen oder der neuen Szenarien. Die nachstehenden Abbildungen zeigen, wie sich der Modal Split im Bezugsfall, das heißt dem Ausgangsjahr 2013/14 und im Ausgangsszenario im Prognosefall 2030 darstellt.

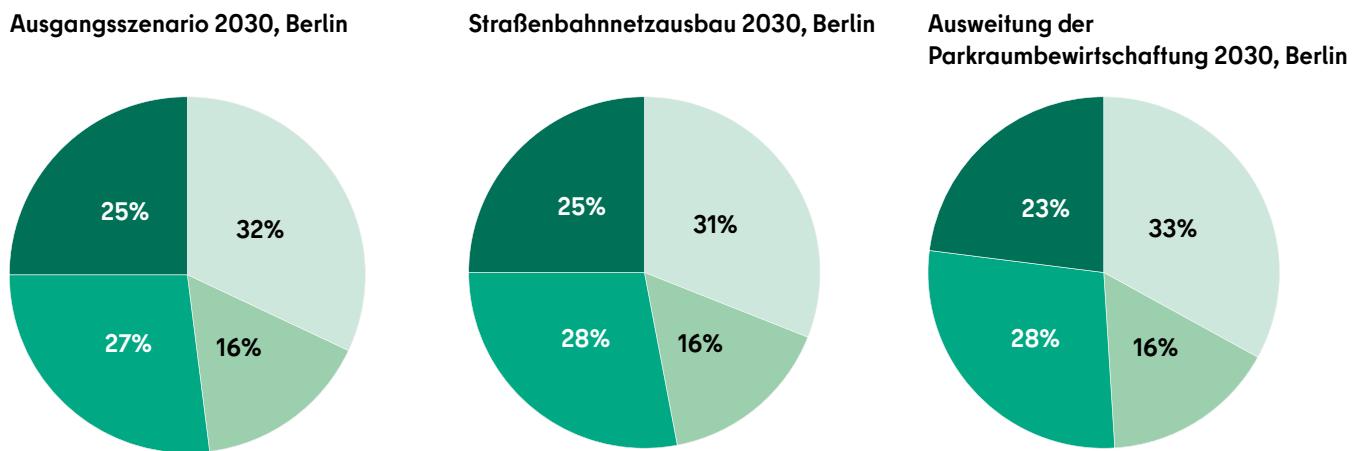
Abbildung 7: Grundlagen der Modellberechnungen – Erkenntnisse aus dem Verkehrsmodell



Die Darstellung macht deutlich, dass das Verkehrsmodell in der Lage ist, die reale Nachfrage im Jahr 2013 (vergleiche SrV 2013 Stichprobe Berlin) wiederzugeben. Mit den Bevölkerungsentwicklungen sowie den geplanten Maßnahmen gelingt es bereits, erste Verlagerungen zugunsten des Umweltverbunds zu bewirken.

Die Überlagerung verschiedener Maßnahmen in einem Szenario lässt nicht mehr erkennen, wie einzelne Maßnahmen wirken und ob gegebenenfalls durch die Kombination unterschiedliche Maßnahmen unerwünschte Rückkopplungen entstehen. Daher wurden ausgewählte Maßnahmen separat betrachtet. Die nachstehende Abbildung zeigt, wie beispielsweise die Straßenbahnmaßnahmen oder eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung wirken.

Abbildung 8: Ergebnisse der Wirkungsschätzung – Erkenntnisse ausgewählter Maßnahmen



Hierbei wird deutlich, dass der Ausbau der Straßenbahnen eine Verlagerung des Modal Split zugunsten des ÖPNV bewirkt, allerdings wirkt eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung noch stärker im Hinblick auf eine Verlagerung auf den gesamten Umweltverbund.

Im zweiten Schritt wurden die Maßnahmen(-kategorien) miteinander kombiniert und hinsichtlich ihrer Gesamtwirkung mit Hilfe des Verkehrsmodells berechnet. Intention der verschiedenen Szenarien war es, die Auswirkungen unterschiedlicher strategischer Ansätze auf Verkehrsaufkommen und Verkehrsfolgen im Stadtgebiet abschätzen zu können. In einer Sitzung des Runden Tisches wurden in zwei Arbeitsgruppen jeweils zwei verschiedene Szenarien erarbeitet. Diese dienten zusammen mit den darauf aufbauenden Diskussionen zu Maßnahmen in den weiteren Veranstaltungen zur späteren Ausgestaltung der Szenarien, die im Rahmen des StEP MoVe betrachtet wurden. Hierbei wurden zunächst Gemeinsamkeiten deutlich, das heißt, Aspekte, die in allen Szenarien Berücksichtigung finden sollen.

Hierzu gehören

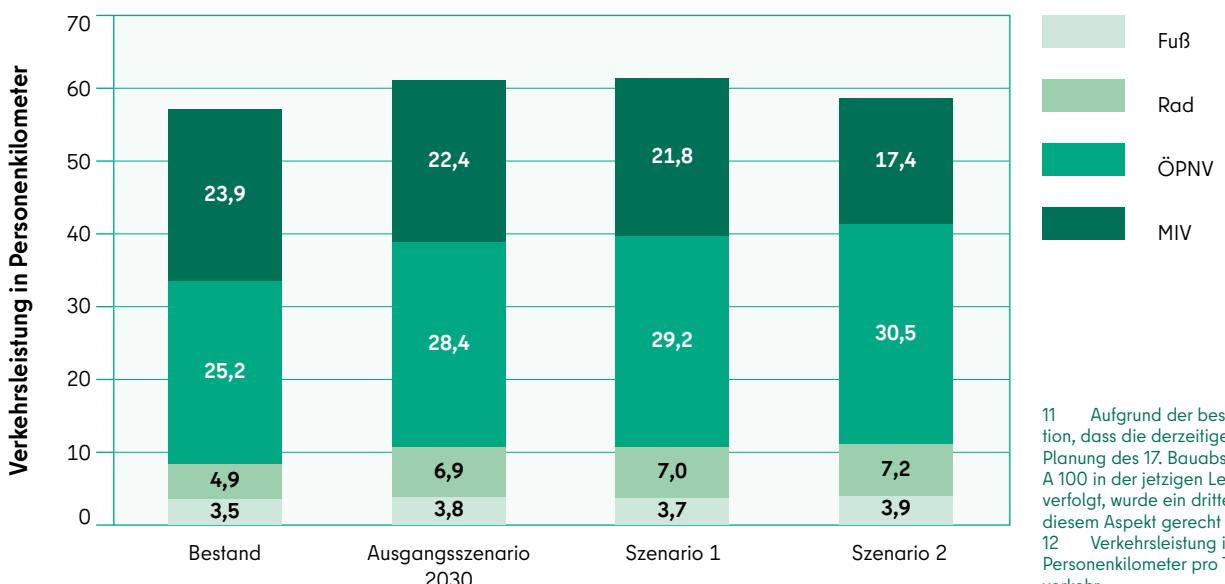
- Bevölkerungszuwachs in Berlin und Umland gemäß den gültigen Bevölkerungsprognosen aus Berlin und Brandenburg,
- die Polyzentralität Berlins bleibt erhalten,
- Klimaschutzziele werden erfüllt,
- alle planfestgestellten und im Bau befindlichen Maßnahmen,
- finanziell abgesicherte Maßnahmen,
- veränderte Strukturen bei der Logistik-Feinverteilung (mehr Kleinlieferdienste),
- barrierefreier Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

In Summe ergaben sich bei einer vergleichenden Auswertung der vier unterschiedlichen Szenarien viele Gemeinsamkeiten, so dass hieraus zwei Szenarien¹¹ entwickelt wurden.

Szenario 1	Szenario 2
<p>Hierin enthalten sind Maßnahmen, die derzeit in der politischen und planerischen Diskussion bereits enthalten sind und für die weitgehend auch die finanzielle Vorsorge getroffen wurden.</p> <ul style="list-style-type: none"> — Querungshilfenprogramm — Radverkehrsausbau — Angebotsausweiterungen ÖPNV — Straßenbahnpakete — U5 — SPNV-Ausbau gemäß i2030 — Infrastrukturergänzungen Straße 	<p>Dies Szenario kennzeichnet sich vor allem durch einen über die links stehenden Maßnahmen hinaus deutlich stärkeren Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur über das derzeit finanziell und personell mögliche sowie weitere Maßnahmen im Straßenverkehr.</p> <ul style="list-style-type: none"> — deutliche ÖPNV-Angebotsausweiterungen auch im Umland — weitere U-Bahn-Maßnahmen — S-Bahn-Ausbau (zum Beispiel Nahverkehrstangente) — Regionalverkehr — zusätzliche Infrastrukturergänzungen Straße

Darüber hinaus kam aus dem Kreis des Runden Tisches die Anregung, sich vertiefter mit der Frage von Zukunftskonzepten, wie geteilter Mobilität (Sharing- und Selling-Konzepte) sowie automatisiertem Fahren zu beschäftigen. Da zu letzterem viele – technische wie rechtliche – Fragen noch nicht beantwortet werden können, so dass auch die Frage der Akzeptanz und damit der Wirkungen noch offen ist, konnte dies mit den hier verwendeten Ansätzen nicht betrachtet werden. Hier erfolgte im Rahmen des Runden Tisches eine Auseinandersetzung mit vorliegenden Erkenntnissen internationaler Studien anderer Städte.

Abbildung 9: Ergebnisse der Szenarienbetrachtung – Modal Split nach Verkehrsleistung¹²



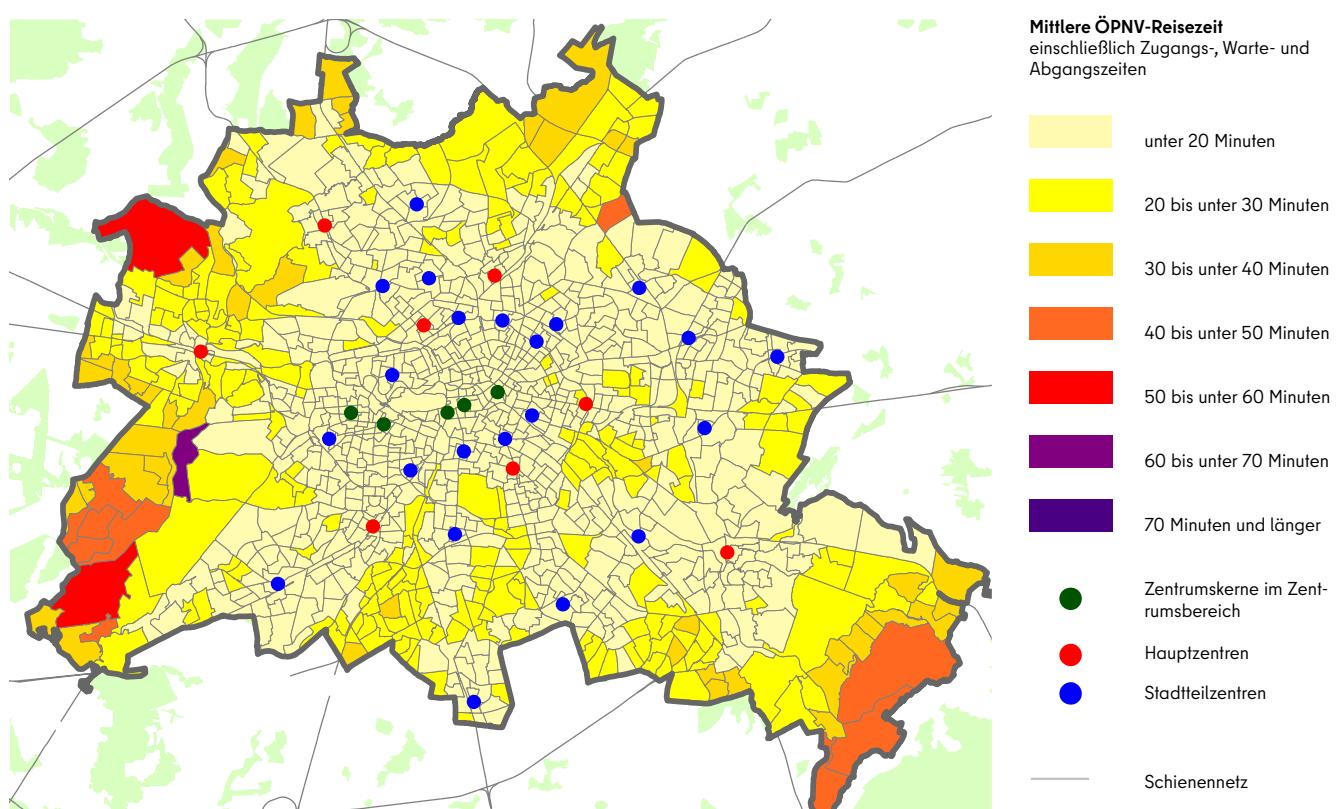
11 Aufgrund der besonderen Situation, dass die derzeitige Koalition eine Planung des 17. Bauabschnitts (BA) der A 100 in der jetzigen Legislatur nicht verfolgt, wurde ein drittes Szenario, das diesem Aspekt gerecht wird, erarbeitet.

12 Verkehrsleistung in Millionen Personenkilometer pro Tag im Binnenverkehr

Deutlich wird an der Darstellung der Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung (das heißt, die Anzahl aller Wege unter Berücksichtigung der zurückgelegten Strecken), dass es im Vergleich zur bisherigen Verkehrsnachfrage (Bestand 2014) durch die Bevölkerungszunahme zunächst zu einer Zunahme der Verkehrsleistung kommt. Aufgrund dieser Entwicklung ist die Umsetzung von verkehrsvermeidenden Maßnahmen unverzichtbar. Die beiden Szenarien, die die infrastrukturelle Nachsteuerung des StEP MoVe beinhalten, zeigen, dass sie zu einer Reduzierung der Verkehrsleistung beitragen können.

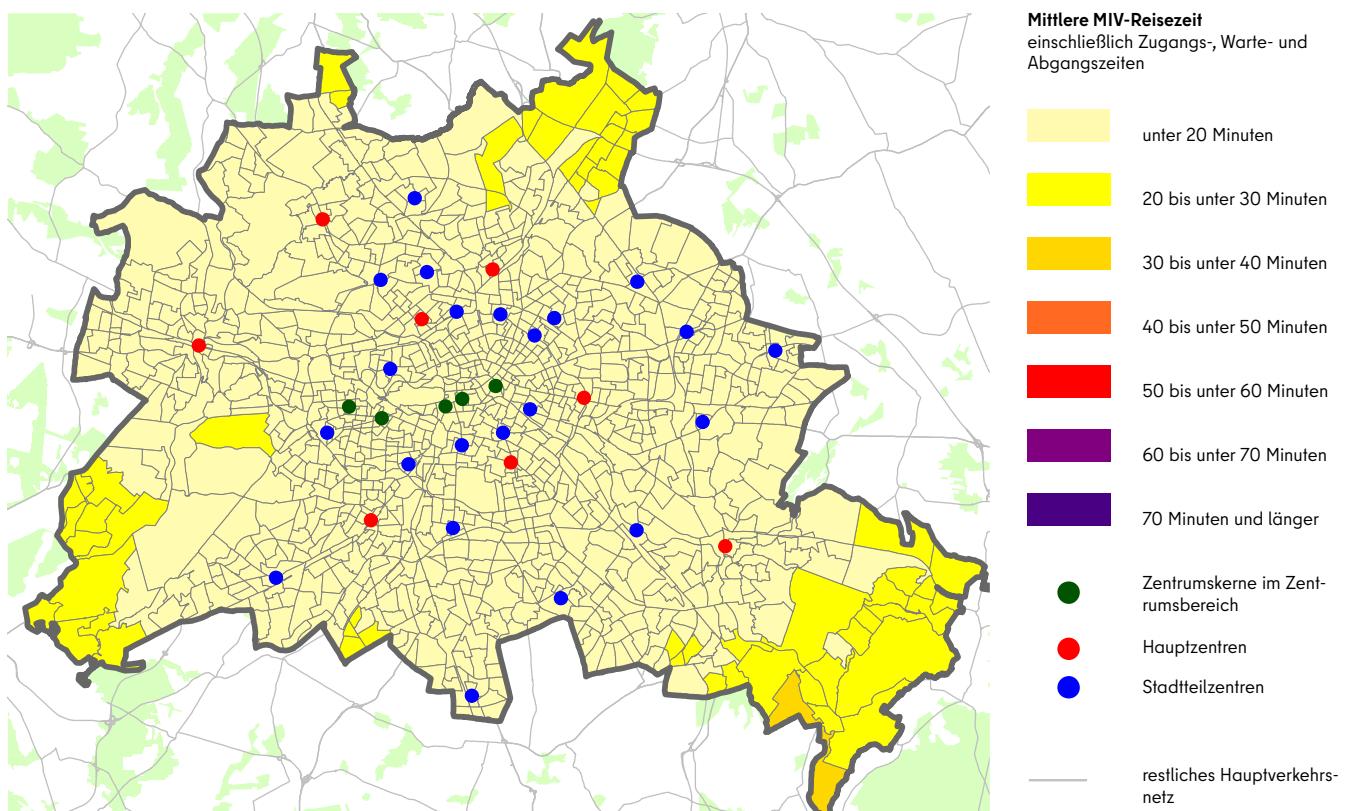
Nachstehend ist dargestellt, wie sich im Szenario 1 die Erreichbarkeit des jeweils nächsten Stadtteilzentrums als Fahrzeit darstellen würde

Abbildung 10: Ergebnisse der Szenarienbetrachtung – Erreichbarkeit des nächsten Stadtteilzentrums 2030, Szenario 1 – ÖPNV



Die Darstellung macht deutlich, dass mit den heutigen ÖPNV-Angeboten und den derzeit gesetzten geplanten Maßnahmen im ÖPNV die Erreichbarkeit des jeweils nächstgelegenen Stadtteilzentrums in 20 Minuten beziehungsweise maximal 30 Minuten möglich ist. Einzelne Bereiche am Stadtrand sind allerdings durch Fahrzeiten von 40 bis 60 Minuten gekennzeichnet – hierbei ist zu berücksichtigen, dass nicht besiedelte Flächen und Wasser nicht ausgewiesen sind. Deutliche Unterschiede zwischen ÖPNV und MIV sind gerade in diesen Bereichen zu erkennen und zu erwarten. Bezogen auf die äußere Stadt und auch größere Teile der inneren Stadt ergibt sich danach allerdings ein Geschwindigkeitsvorteil des MIV gegenüber dem ÖPNV, wenn man das nächste Stadtteilzentrum erreichen will. Auch hieraus ergibt sich die Notwendigkeit einer Fokussierung auf die Förderung des Umweltverbundes.

Abbildung 11: Ergebnisse der Szenarienbetrachtung – Erreichbarkeit des nächsten Stadtteilzentrums 2030, Szenario 1 – Straßenverkehr



Die Szenarien dienen einer Bewertung der wesentlichen in Verkehrsmodellen abbildbaren Effekte. Es wird deutlich, dass die verschiedenen derzeit diskutierten Maßnahmen geeignet sind, die gewünschten Verlagerungen im Modal Split zugunsten des Umweltverbunds zu erreichen, so dass die im StEP MoVe formulierten Ziele erreichbar sind. Einen weiteren positiven Beitrag können bestimmte „softe“ Maßnahmen und grundlegende Verhaltensänderungen aufgrund von Innovationen oder neuen Angeboten (Stichwort „sharing“) leisten, die noch gar nicht abgebildet sind.

Folgende Schlussfolgerungen können aus diesen Betrachtungen gezogen werden:

- der Bevölkerungszuwachs, die steigende Zahl an Beschäftigten und ähnliches führen zu mehr Wegen und somit zu mehr Verkehr in der Region;
- selbst wenn nur der heutige Modal Split gehalten werden würde, hieße das: mehr Personen sind in beziehungsweise mit allen Verkehrsmitteln unterwegs;
- das Ziel des Mobilitätsgesetzes und des StEP MoVe besagt, dass die durch Bevölkerungszuwachs resultierenden Mehrverkehre möglichst mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds abgewickelt werden sollen und zudem eine grundsätzliche Verlagerung des bestehenden Verkehrs zugunsten des Umweltverbunds erfolgen soll;
- die Betrachtungen zeigen, dass Verlagerungen gemäß den Zielen möglich sind;
- allerdings ist der Modal Split nur ein Kennwert der Zieldefinition, der zweite ist die Verkehrsleistung;
- zur Erreichung der Umweltziele ist neben der Steigerung des Anteils vom Umweltverbund damit wichtig, dass die Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr reduziert wird;
- möglich ist dies sowohl durch Verkehrsvermeidung als auch beispielsweise auch durch geteilte Nutzung von Fahrzeugen;
- ein zusätzlicher, wesentlicher Beitrag für die Zielerreichung liegt im künftigen Flottenmix und der Abkehr vom Verbrennungsmotor;
- aufgrund des größeren Anteils von Menschen in der äußeren Stadt und der stärkeren Bevölkerungszuwächse dort liegt hier ein wichtiger Ansatzpunkt, um die Ziele erreichen zu können.

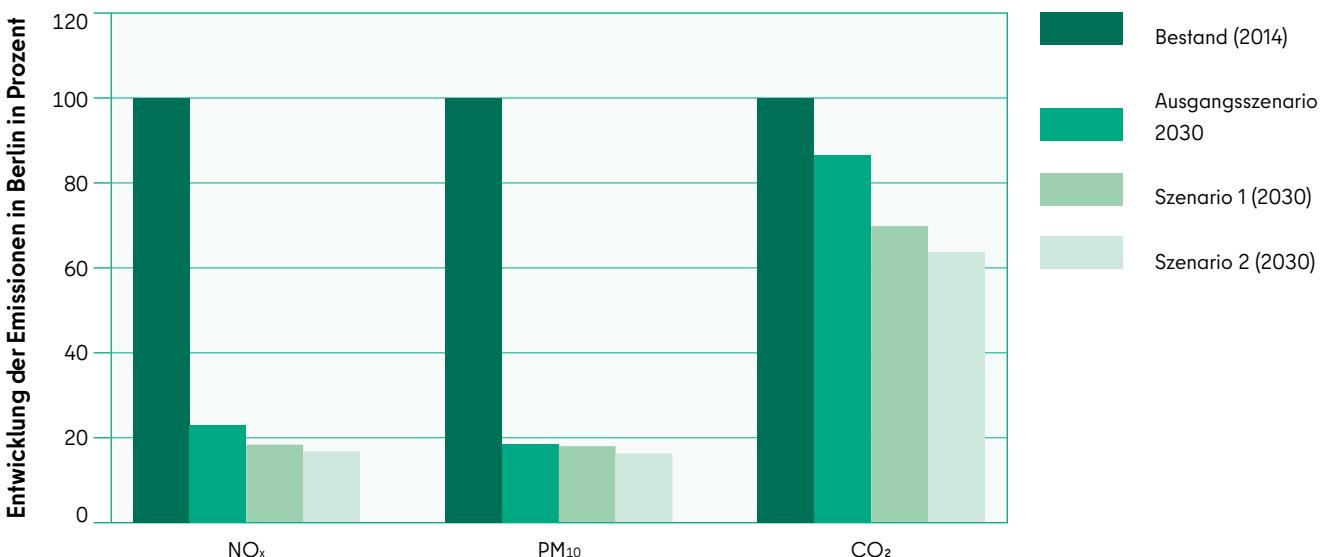
Neben der Frage, wie sich die Verkehrsleistung, der Modal Split und die Erreichbarkeit in der Stadt ändern, ist eine zentrale Frage die der Verkehrsergebnisse. Die Szenarien haben die Funktion zu verdeutlichen, ob die unterstellten und abbildbaren Maßnahmen für eine Erreichung der Ziele ausreichen.

Abbildung 9 zeigt eine grobe Abschätzung der Entwicklungen.

Den Berechnungen liegen die grundsätzlichen Abschätzungen zu einem künftigen „Flottenmix“ gemäß dem Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA) zugrunde. Darüber hinaus wurde für das Ausgangsszenario mit einem sehr konservativen Anteil von 15 Prozent Elektrofahrzeugen (ausgehend von heute < 2 Prozent) und für die Szenarien 1 und 2 mit einem Anteil von 30 Prozent Elektrofahrzeugen gerechnet.¹³ Die Detailberechnungen inklusive der straßenabschnittsbezogenen Ermittlungen der Belastungen sind dem Luftreinhalte- und dem Lärmaktionsplan vorbehalten.

Durch eine Verkehrszunahme aufgrund des Bevölkerungswachstums ist zu erwarten, dass die Verkehrsergebnisse sich entgegen der Zielstellungen entwickeln, wenn keine konsequenten Maßnahmen ergriffen werden. Tatsächlich war die Entwicklung beispielsweise bei den verschiedenen Luftschaadstoffen auch in der Vergangenheit uneinheitlich. Themen, die noch vor zehn Jahren eine hohe Dringlichkeit hatten, haben das mittlerweile nicht mehr (siehe hierzu Ausführungen im Luftreinhalteplan). Andere Themen sind nach wie vor drängend, wie beispielsweise die Reduktion der NO_x-Emissionen zur Verbesserung des Gesundheitsschutzes sowie die Reduktion der CO₂-Emissionen mit dem Ziel Berlins, 2050 klimaneutral zu sein. Die hier durchgeföhrten Berechnungen berücksichtigen die beschriebenen Maßnahmen und unterstellen weder Synergieeffekte, die sich aus geteilter Mobilität ergäben, noch eine komplette Veränderung des Fahrzeugmixes.

Abbildung 12: Ergebnisse der Szenarienbetrachtung – Verkehrsergebnisse



Die Berechnungen zeigen, dass für eine Erreichung dieser Ziele ein „weiter wie bisher“ nicht möglich ist, sondern eine konsequente Mobilitätswende erforderlich ist, um hier erfolgreich sein zu können. Daher wurden weitergehende Maßnahmen im neuen StEP MoVe festgelegt. Hierzu zählen der Ausbau der Radinfrastruktur sowie ein deutlicher ÖPNV-Ausbau; zusammen mit der Veränderung der Fahrzeugflotte (unter anderem zugunsten von elektromobilen Fahrzeugen – darunter auch E-Rädern) und weiteren Maßnahmen sind sie dazu geeignet, die notwendige Reduktion von CO₂-Emissionen zu erreichen.

¹³ Ein höherer Anteil an Elektrofahrzeugen wäre wünschenswert, ist jedoch von bundes- und europapolitischen Entscheidungen abhängig. Von einem höheren Anteil darf daher die Einhaltung der notwendigen Reduktion der CO₂-Emissionen nicht abhängen.

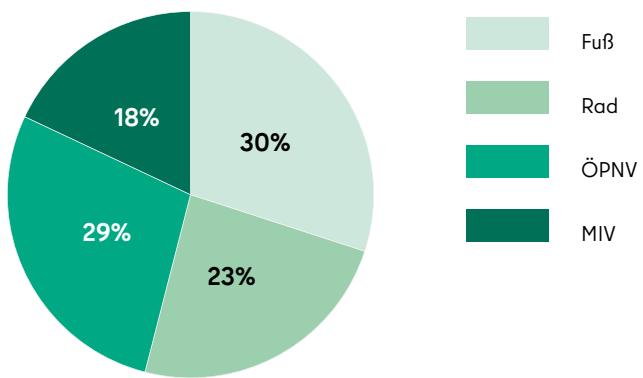
Vor diesem Hintergrund hat der Luftreinhalteplan nicht nur die flächenhafte Ausweitung, wie hier vorgesehen, unterstellt, sondern sieht auch eine Erhöhung der Gebühren für bewirtschaftete Zonen vor. Die Handlungserfordernisse, die sich aus NO_x-Grenzwertüberschreitungen ergeben, werden detailliert im Luftreinhalteplan behandelt und hinsichtlich der Schlussfolgerungen dort auch streckenbezogen bewertet.

Aus der Betrachtung der Szenarien und Wirkungen ergibt sich aus der Modellrechnung und den Zahlen der SrV 2018 das Ziel des StEP MoVe, bis 2030 einen Modal Split-Anteil von mindestens 82 Prozent für den Umweltverbund zu erreichen, davon

- 30 Prozent Fußverkehr,
- 29 Prozent ÖPNV,
- 23 Prozent Radverkehr
- sowie 18 Prozent MIV.

Abbildung 13: Angestrebter Modal Split 2030

Angestrebter Modal Split 2030



Aufgrund der aktuellen Entwicklungen des Radverkehrs während der Corona Pandemie wird ein noch höherer Anteil des Umweltverbundes am Modal Split angestrebt, dessen Erreichung mit den vorzunehmenden Überprüfungen des StEP MoVe evaluiert wird. Im Jahr 2024 soll eine Anpassung aufgrund der bis dahin realisierten Werte vorgenommen werden.

4.3 Vom übergeordneten Planwerk zum spezifischen

4.3.1 Der Nahverkehrsplan

Das Mobilitätsgesetz besagt in § 16 Abs. 6, dass der vom StEP MoVe gesetzte Rahmen durch den Nahverkehrsplan konkretisiert und ausgefüllt werden muss. Hierfür definiert der StEP MoVe Qualitäts- und Handlungsziele, die für den ÖV und damit den Nahverkehrsplan relevant sind. Konkret sind dies:

- Verbesserung der Erreichbarkeit innerhalb Berlins und in der Region: hierzu gehört der Erhalt und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV auf Schiene und Straße sowie die Gewährleistung der erforderlichen Leistungsfähigkeit, die Sicherstellung einer effektiven Nutzbarkeit der Infrastruktur, der Abbau und die Vermeidung von infrastrukturellen Engpässen und Behinderungen durch andere Verkehrsarten, insbesondere durch den MIV, mit dem Ziel einer zuverlässigen und stabilen Angebotsqualität.
- Reduzierung der Flächeninanspruchnahme des Verkehrs sowie Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse: Der Umweltverbund und speziell der ÖPNV zeichnen sich gegenüber dem MIV durch eine deutlich geringere Flächeninanspruchnahme aus, im ruhenden wie im fließenden Verkehr. Hierunter fällt daher die Verlagerung auf den Umweltverbund und speziell auf den ÖPNV, die Sicherstellung der spezifischen Flächenerfordernisse des ÖPNV im Verhältnis zu den anderen Verkehrs trägern, insbesondere durch verkehrsorganisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen.

- Herstellung gleicher Mobilitätschancen und Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen: Hierunter fallen Aspekte wie die Sicherstellung von Angeboten und Nutzung neuer Ansätze beispielsweise in der äußeren Stadt, Themen wie Kinderwagen- und Fahrradmitnahme, gute Erreichbarkeiten von Haltestellen beispielsweise für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen sowie der Beitrag, den der ÖPNV für die Inter- und Multimodalität – beispielsweise auch über verkehrsträgerübergreifende Angebote an den Haltestellen des ÖPNV – leistet.
- Gewährleistung von Mobilität unabhängig von Geschlecht, Lebenssituation und Einkommen sowie gleichwertiger Mobilitätschancen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar): hierzu zählen unter anderem der barrierefreie Ausbau des ÖPNV, die Informationsbereitstellung für den ÖPNV selbst sowie für intermodale Wegeketten.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden („Vision Zero“): hierzu hat der ÖPNV durch Nutzung seiner systemspezifischen Vorteile seinen Beitrag zu leisten.
- Steigerung des Anteils des ÖPNV am Modal Split des Verkehrsaufkommens der Berliner Bevölkerung und die Erhöhung des Marktanteils des ÖPNV bei Stadt-Umland-Verkehren zur Sicherung der Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes, insbesondere der Stadtverträglichkeit und des Klimaschutzes, vor allem durch weiteren Ausbau und Attraktivierung des ÖPNV.

4.3.2 Der Radverkehrsplan

Neben dem Nahverkehrsplan gilt die Vorgabe zur Konkretisierung und Ausfüllung gemäß § 16 Abs. 6 des Berliner Mobilitätsgesetzes gleichermaßen für den Radverkehrsplan. Folgende Qualitäts- und Handlungsziele des StEP MoVe sind für den Radverkehrsplan relevant:

- Verbesserung der Erreichbarkeit innerhalb Berlins und in der Region: hierzu gehört neben dem Erhalt vor allem der Ausbau und die Sicherstellung einer effektiven Nutzbarkeit der Radverkehrsinfrastruktur (Abbau und Vermeidung von infrastrukturellen Engpässen und Behinderungen durch andere Verkehrsarten).
- Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse: hierunter fällt die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme des Verkehrs durch Verlagerung auf den Umweltverbund und damit auch den Radverkehr sowie die Sicherstellung der spezifischen Flächenerfordernisse des Radverkehrs im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern, insbesondere durch verkehrsorganisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen.
- Herstellung gleicher Mobilitätschancen und Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen: hierzu zählt der flächendeckende Ausbau qualifizierter Radverkehrsinfrastrukturen, die Ermöglichung neuer Angebote beispielsweise auch in der äußeren Stadt, Themen wie die Option der Fahrradmitnahme im ÖPNV und die Verfügbarkeit hochwertiger und sicherer Abstellanlagen an den Quellen und Zielen des Radverkehrs, sowie der Beitrag, den der Radverkehr für die Inter- und Multimodalität leistet.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden („Vision Zero“): hieran hat auch der Radverkehr durch entsprechende neue Gestaltungsansätze für Radinfrastruktur, klare Vorgaben zur verkehrssicheren Gestaltung von Knotenpunkten und durch Kommunikation beispielsweise zu Verkehrsregeln und zum Umgang miteinander mitzuwirken.
- Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split des Berliner Verkehrsaufkommens der Berliner Bevölkerung zur Sicherung der Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes, insbesondere der Stadtverträglichkeit und des Klimaschutzes, durch weiteren Ausbau und Attraktivierung des Radverkehrs.

4.3.3 Der Fußverkehrsplan

Aus dem Teil Fußverkehr des Mobilitätsgesetzes werden sich Regelungen und Vorgaben für die Erarbeitung eines Fußverkehrsplans ergeben. Parallel dazu sind folgende Vorgaben aus dem StEP MoVe für den Fußverkehrsplan zu berücksichtigen:

- Verbesserung der Erreichbarkeit innerhalb Berlins und in der Region: wesentliche Voraussetzung für den Fußverkehr ist der Erhalt und die Verbesserung der Bedingungen für die Nahmobilität, das schließt die Sicherstellung zum Beispiel der Nahverkehrsversorgung ein, geht vom Erhalt über den Ausbau der Fußwege und Querungsstellen bis hin zur Sicherstellung der Nutzbarkeit der Fußverkehrsinfrastruktur und zur Frage der Zuwegung zu anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds und neuen Angeboten als Beitrag des Fußverkehrs zur Inter- und Multimodalität. Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur müssen dabei fallweise auch mit Anforderungen zur „Grünen Infrastruktur“ in Einklang gebracht werden.
- Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse: Fußverkehr hat eine hohe Bedeutung für die Mobilität der Stadt, diese Bedeutung zu erhalten und vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt gerade auch in neuen Stadtquartieren zu ermöglichen und durch qualitativ hochwertige Infrastruktur und Angebote zu unterstützen, kommt eine wichtige Bedeutung zu.
- Herstellung gleicher Mobilitätschancen und Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen: hierzu zählen der Erhalt der Fußverkehrsinfrastruktur, der weitere Ausbau qualifizierter Fußverkehrsinfrastrukturen, vor allem aber die Schaffung von Querungsstellen sowie barrierefrei nutzbarer und taktil erkennbarer Infrastruktur sowie die Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden („Vision Zero“): die Frage der Gestaltungsansätze von Fußverkehrs- und Radinfrastruktur, die Bewertung von Nutzungsansprüchen und daraus abgeleitet die Gestaltung des öffentlichen Raums inklusive klarer Vorgaben zur verkehrssicheren Gestaltung von Knotenpunkten. Information und Kommunikation spielen hierbei eine wesentliche Rolle.
- Sicherung des Fußverkehrsanteils am Modal Split des Berliner Verkehrsaufkommens der Berliner Bevölkerung als Teil eines starken Umweltverbunds und Grundlage für die weiteren verkehrs- und umweltpolitischen Ziele.

4.3.4 Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK)

Neben dem Nahverkehrsplan und dem Radverkehrsplan besagt das Mobilitätsgesetz, dass der vom StEP MoVe gesetzte Rahmen durch das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept konkretisiert und ausgefüllt wird. Folgende Ziele sind für das IWVK relevant:

- Erhalt und Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur.
- Gewährleistung einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung in der wachsenden Stadt.
- Weitere Verbesserung der Fernerreichbarkeit durch Ausnutzung der Lagegunst der Hauptstadtregion Berlin als Schnittpunkt dreier transeuropäischer Kernnetzkorridore.
- Weitere Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen Berlin und den Siedlungsgebieten in Brandenburg entlang der von Berlin ausgehenden Achsen.
- Erhalt und Verbesserung Stadtverträglichkeit und der Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs in Berlin.
- Steigerung der Effizienz und der ökonomischen Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems.
- Einbeziehung und Nutzung von stadtverträglichen Innovationen und innovativen Ansätzen zur Lösung verkehrsbezogener Herausforderungen.
- Erhöhung der städträumlichen Verträglichkeit des Verkehrs.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden.
- Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauches natürlicher Ressourcen (Energie, Fläche).

- Entlastung des städtischen Umfelds und der globalen Umwelt von verkehrsbedingten Belastungen.
- Kooperative Erarbeitung von Zielen und Konzepten über Ressortgrenzen hinaus, effiziente Umsetzung von Maßnahmen unter Einbeziehung aller beteiligten Akteur*innen und -gruppen.
- Verbesserung der Bereitstellung und der Nutzungsmöglichkeiten von Informationen in der Öffentlichkeit.

Mit der abgestimmten Erarbeitung der beiden Planwerke und dem „Gegenstromprinzip“ – das heißt, der Mitwirkung der Beteiligten an der Erarbeitung des IWK an der Erarbeitung des StEP MoVe und Berücksichtigung von den dortigen Belangen sowie Übernahme der Vorgaben des StEP MoVe für das IWK – ist diesen Anforderungen Genüge getan.

4.3.5 Das Verkehrssicherheitsprogramm

Für die Erfüllung der „Vision Zero“ müssen die bisherigen strategischen Ansätze des Verkehrssicherheitsprogramms aus dem Jahr 2014 überprüft und weiterentwickelt werden. In diesem Kontext sind

- die „Vision Zero“ in das Zentrum der Überlegungen für das Verkehrssicherheitsprogramm und aller darauf aufbauenden Handlungen zu stellen;
- Maßnahmen zielgruppen- und ursachengerecht zu erarbeiten;
- neue Ansätze unter anderem für eine verkehrssichere Gestaltung des öffentlichen Raums zu entwickeln, zum Beispiel bei der verkehrssicheren Gestaltung von Knotenpunkten;
- die derzeitigen Strukturen und Handreichungen zu überprüfen und für zukunftsfähige Lösungen weiter zu entwickeln;
- der Beitrag neuer technischer Lösungen für Fragen der Verkehrssicherheit, auch durch erforderliche Bundesratsinitiativen, für eine sichere Gestaltung künftiger Verkehrssysteme sicher zu stellen.

4.3.6 Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung

Das Mobilitätsgesetz benennt das Ziel einer Minimierung der Gesundheitsbeeinträchtigungen (§ 9 MobG), weitere Vorgaben zur Zielerreichung ergeben sich aus den jeweiligen spezifischen Gesetzgebungen. Der StEP MoVe definiert folgende Qualitäts- und Handlungsziele, die für Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan relevant sind:

- Senkung der NO₂-Jahresmittelwerte an allen Straßen unter 30 µg/m³ sowie Senkung der Feinstaubbelastung auf ein Niveau, das sich an den Richtwerten der Weltgesundheitsorganisation orientiert (zum Beispiel Jahresmittel von 20 µg/m³ für PM₁₀);
- Minderung der verkehrsverursachten Lärmbelastungen an Hauptverkehrsstraßen zur Reduzierung der Betroffenheiten; dabei Minderung der Lärmbelastung an Hauptverkehrsstraßen für mindestens 100.000 Anwohnende, die nächtlichen Pegeln oberhalb 60 dB(A) ausgesetzt sind;
- Minderung der Belastung durch Schienenlärm, vor allem keine Überschreitung von 55 dB(A) nachts durch Straßenbahnen.

Neben diesen Zielen sind die Arbeiten zum Luftreinhalteplan aus der EU-Gesetzgebung und beim Lärmaktionsplan aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz bestimmt. Die Fachplanungen haben sich am StEP MoVe zu orientieren. Aufgrund der strategischen Ausrichtung des Stadtentwicklungsplans ist es den Planwerken mit schnellerem Umsetzungshorizont – auch begründet aus den Vorgaben, die der Luftreinhalte- oder der Lärmaktionsplan aufgrund der EU-Gesetzgebung und der aktuellen Rechtsprechung erfüllen muss – vorbehalten, die Maßnahmen aufgrund der jeweils identifizierten, oftmals kleinräumigen Anforderungen, wenn nötig auch weitergehend zu konkretisieren und straßenabschnittsbezogene Lösungen zu erarbeiten.

5 SCHLUSSFOLGERUNGEN UND FAZIT

Die vorangegangenen Ausführungen haben aufgezeigt,

- wie sich Rahmenbedingungen geändert haben,
- welche weiteren Entwicklungen zu erwarten sind und
- wo Handlungsschwerpunkte zu setzen sind.

Die Kernerkenntnisse und auch Vorgaben, die für die Konkretisierung des StEP MoVe in nachgeordneten Planwerken berücksichtigt werden müssen, seien hier zusammengefasst.

5.1 Instandhaltung und Ausbau für die wachsende Stadt

Alle vorangegangenen Ausführungen stehen unter dem Planungsparadigma des Stadtwachstums. Kernfrage für alle Maßnahmen ist damit, ob sie einen direkten Beitrag zu einem stadtverträglichen Wachstum und damit den Zielen des Mobilitätsgesetzes beziehungsweise des StEP MoVe selber leisten. Ein anderes Planungsparadigma „überlebt“ dabei aus den bisherigen Stadtentwicklungsplänen Verkehr: an erster Stelle steht die Instandhaltung bestehender Infrastrukturen. Wachstum auf einer maroden Grundlage ist nicht nachhaltig.

Der Erhalt von Infrastruktur und der Abbau des Instandhaltungsrückstands sind damit weiterhin wesentliche Grundlage auch und gerade für die Weiterentwicklung der Infrastrukturnetze. So ergibt es beispielsweise wenig Sinn, eine Vielzahl von neuen ÖPNV-Strecken vorzusehen und Planungsressourcen zu investieren, wenn das Bestandsnetz nicht in gleichem Maße instandgehalten wird. Hierbei geht es nicht nur um die Frage der Priorisierung von Maßnahmen, sondern ganz wesentlich auch um die Frage: wie kann der Verkehr in den nächsten 10 bis 15 Jahren vor dem Hintergrund der anstehenden Instandhaltungen und damit Eingriffe in die Infrastruktur organisiert werden? Faktisch müssen aber für die wachsende Stadt nicht nur Straßeninfrastruktur, S-Bahn-Gleise oder Leit- und Sicherungstechnik, U-Bahn-Tunnel instand gehalten, sondern auch erneuert und aus- oder umgebaut werden. Dies betrifft in gleichem Maße die Stromversorgungen und die Wasserversorgung.

Eine Kernherausforderung wird damit darin bestehen, die Vielzahl der erforderlichen Baustellen zu koordinieren und dabei die Mobilität weiterhin zu ermöglichen. Leider gibt es hier aufgrund des Zustands der verschiedenen Netze vielfach nicht die Möglichkeit einer zeitlichen Entkopplung und Entzerrung von einzelnen Baumaßnahmen. Hier wird es auf gute Abstimmungsprozesse, intelligente Lösungen, neue Bauformen und neue Angebote zur Sicherstellung der Mobilität ankommen. Nur so kann sichergestellt werden, dass neben der notwendigen Instandhaltung auch die erforderliche neue Infrastruktur zusätzlich auf-, aus- und umgebaut werden kann.

5.2 Zur Zielerreichung müssen alle Räume beitragen

Etwa ein Drittel der Wohnbevölkerung lebt in der Inneren Stadt, zwei Drittel wohnen außerhalb des S-Bahn-Rings. Hinsichtlich der Siedlungsstruktur (Bauformen, hohe Dichte und Nahversorgung) und der Dichte der Angebote (angefangen von ÖPNV bis hin zu neuen Dienstleistungen) unterscheiden sich diese Teilräume sehr deutlich voneinander. Die Menschen, die in diesen Bereichen leben, haben somit ganz unterschiedliche Möglichkeiten einer Organisation ihres Alltags und hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl.

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV hat gezeigt, dass von 2007 bis 2016 wesentliche Steigerungsraten zu verzeichnen waren. Der Nahverkehrsplan 2019–2023 hat hierzu vertiefte Untersuchungen durchgeführt. Alle Verkehrsmittel des ÖPNV hatten deutliche Zuwächse in der Fahrgastnachfrage bis 2017 zu verzeichnen, obwohl die Deckelung des Budgets für ÖPNV-Angebote erst 2013 aufgehoben wurde: Regionalverkehr +43 Prozent, S-Bahn +19 Prozent, U-Bahn +33 Prozent, Straßenbahn +32 Prozent und Bus +17 Prozent.

In der Zeit von 2008 bis 2013 hat trotz dieser Steigerungen der Anteil des ÖPNV am Modal Split nicht zugenommen. Eine Erklärung für die gestiegene Nachfrage im ÖPNV liegt darin, dass die Bevölkerung zwischen 2011 und 2016 deutlich zugenommen hat und die Nachfrage bei allen Verkehrsmitteln gestiegen ist. Eine Erklärung, warum dies im Hinblick auf den Modal Split keine Auswirkungen hatte, liegt unter anderem darin, dass die Steigerungsraten vor allem in der Inneren Stadt zum Tragen gekommen sind. Außerhalb des S-Bahn-Rings war nahezu keine Steigerung der Nachfrage zu verzeichnen.

Wenn die Stadt sich also im Sinne der Ziele des Mobilitätsgesetzes und der hier definierten Ziele entwickeln soll, sind folgende wesentliche Voraussetzungen zu erfüllen:

- Es müssen neue Angebote für einpendelnde Beschäftigte und für die äußere Stadt geschaffen werden, dies schließt Infrastrukturausbau und die Attraktivierung des ÖPNV (Taktverdichtungen, eigene Trassen und ähnliches) ein. Um dies zu erreichen, wird auch ein weiterer Ausbau der Straßenbahn notwendig sein. Dazu müssen die vom Bündnis Pro Straßenbahn vorgeschlagenen Maßnahmen für das Zielnetz 2050¹⁴ diskutiert werden.
- In der Inneren Stadt müssen ausreichend Kapazitäten geschaffen werden, um auch neu einströmende Verkehre im Umweltverbund bewältigen zu können.
- Es muss gleichzeitig attraktiver werden, nicht mit dem eigenen Pkw in die Innere Stadt zu fahren.

Für eine nachhaltige Entwicklung ist es wichtig, dass

- a) die Bezirke die allgemeinen Überlegungen des StEP MoVe anhand der hier erarbeiteten Vorgaben für die spezifischen Anforderungen in bezirkliche Konzepte überführen, die teilraumbezogene Lösungen spezifizieren und
- b) die Zusammenarbeit der Umlandgemeinden, der Bezirke und der Senatsverwaltungen vor dem Hintergrund der im Mobilitätsgesetz definierten Ziele weiterentwickelt wird.

5.3 Die Herausforderungen der wachsenden Stadt meistern

Das Planungsparadigma heißt „Gestaltung von Wachstum“: Flächenwachstum, Bevölkerungs-wachstum, Besucher*innenzunahmen, Verkehrswachstum ... Zur Erreichung der klima- und umweltpolitischen Ziele hat insbesondere der Verkehrsbereich einen wichtigen Beitrag zu leisten. Der im StEP MoVe zur Erreichung dieser Ziele festgeschriebene Anteil des MIV am Modal Split im Jahr 2030 liegt bei 18 Prozent. Hier stellt sich die Frage, was das für die Stadt Berlin bedeutet und wie dies erreicht werden kann. Mit einer Verlagerung von zehn Prozentpunkten auf den Radverkehr und zwei Prozentpunkten auf den ÖPNV im Vergleich zu 2013 würde dieses Ziel erreicht.

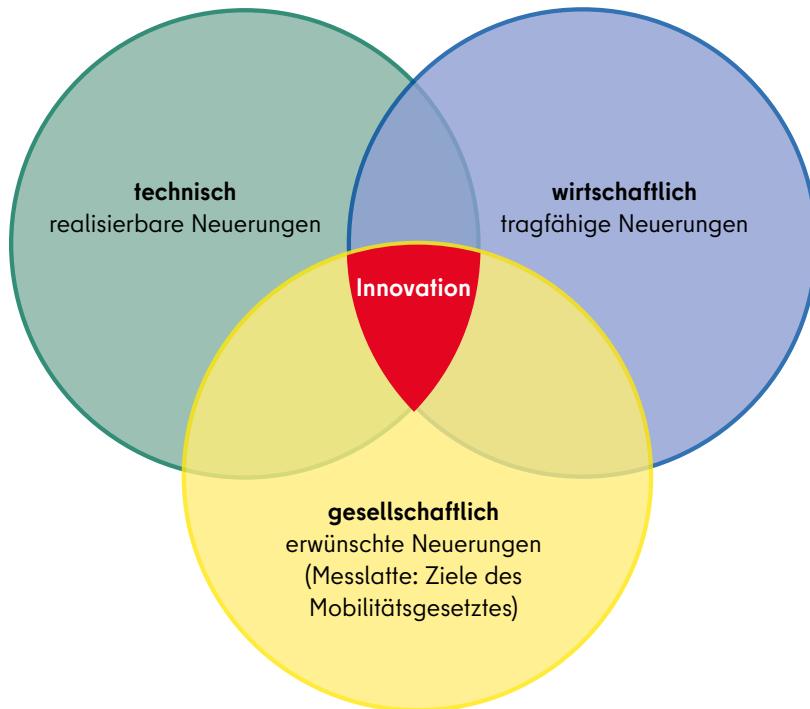
Eine Veränderung um zwei Prozentpunkte im ÖPNV ist ambitioniert, insbesondere vor dem Hintergrund des gleichzeitigen Ausbaus des Radverkehrs. Zur Veranschaulichung: Der Anteil des ÖPNV am Modal Split hat sich zwischen 2008 und 2013 nicht verändert, obwohl die absolute Anzahl der Fahrgäste im ÖPNV zwischen 2007 und 2013 deutlich gestiegen ist. Dies ist kein Widerspruch. Da die Bevölkerungszahl zugenommen hat, ist die Nachfrage insgesamt gestiegen, im Fußverkehr und im ÖPNV proportional, im Radverkehr überproportional, und im MIV ist sie im Verhältnis gesunken. Das Ziel einer Veränderung von zwei Prozentpunkten bedeutet damit neben dem Zuwachs, der sich aus dem allgemeinen Bevölkerungszuwachs ergeben wird, dass weitere Anstrengungen unternommen werden müssen, um anteilig mehr Menschen in den ÖPNV zu bekommen. Dies funktioniert nur, wenn der überproportionale Bevölkerungszuwachs der äußeren Stadt im Vergleich zur inneren Stadt einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung dieses Ziels leistet. Dies heißt, dass Infrastrukturausbau sowie Qualitätssteigerungen und Angebotsausweitungen auch und gerade in der äußeren Stadt erforderlich sind, während in der inneren Stadt die erforderlichen Leistungsfähigkeiten sichergestellt werden müssen (gegebenenfalls auch mit Infrastrukturausbau unterstützt).

14 http://prostrassenbahn-berlin.de/wp-content/uploads/2018/11/18-10-25_Stra%C3%9Fenbahn-Zielnetz-Berlin-2050.pdf

5.4 Innovationen zielführend gestalten

Zur Erfüllung der Ziele des Mobilitätsgesetzes sind Innovationen unter der Maßgabe der Erfüllung der §§ 3-15 zu erproben. Innovationen sind dabei kein Selbstzweck, sondern müssen einen Beitrag leisten zur stadtverträglichen Weiterentwicklung der Verkehrssysteme.

Abbildung 14: Systematisierung erwünschter Innovationen für das Berliner Verkehrssystem



Innovationen können der Stadt und den Menschen nutzen und die Ziele der Verkehrspolitik voranbringen. Aber nicht jede technisch machbare und wirtschaftlich marktfähige Neuerung ist gesellschaftlich erwünscht und zielführend. Erwünschte Innovationen im Verkehrssektor führen zu einer Verbesserung des Berliner Verkehrssystems, indem sie die Ziele des Mobilitätsgesetzes besser erfüllen, als dies ohne ihre Realisierung möglich wäre.

Hierbei einsteht das „Henne-Ei-Problem“, das heißt die Frage, wann Politik und Verwaltung reagieren sollten. Dies hat sich beispielsweise im Kontext des Markthochlaufs von E-Fahrzeugen gezeigt: Bedarf es zunächst einer ausreichenden Nachfrage, um als Kommune mit Ladeinfrastruktur zu reagieren oder muss die Kommune Ladeinfrastruktur bereitstellen, um die Marktfähigkeit herzustellen?

Innovationen sollten vorausschauend beobachtet und begleitet sowie ordnungspolitischer Regelbedarf frühzeitig identifiziert werden, damit Innovationen so gestaltet werden können, dass sie dem Interesse der Stadt dienen. Entwickler von Innovationen sind üblicherweise an der Frage „Lässt sich das Produkt am Markt platzieren?“ und eigenen wirtschaftlichen Interessen orientiert. Die Interessen des Gemeinwohls und damit die Erfüllung der Ziele des Mobilitätsgesetzes stehen nicht im Vordergrund. Hinzu kommt, dass der Verkehrsmarkt in vielen Bereichen reguliert ist, und es besteht kein – gemessen an den Interessen des Gemeinwohls – „geregelter Zugangsanspruch für Innovationen“. Innovationen brauchen allerdings Freiraum, um am Markt den Nutzen und die Nachfrage zu überprüfen, aber ohne Kenntnis der realen Effekte, kann die öffentliche Hand nicht abschätzen, was der Beitrag zu den eigenen Zielen ist. Ein frühzeitiger Austausch zwischen Markt und Verwaltung und gemeinsam erarbeitete Lösungen können daher zu Win-Win-Situationen führen.

Für eine zukunftstaugliche Entwicklung der Stadt und der städtischen Mobilität sollten Innovationen dahingehend geprüft werden, ob sie gegebenenfalls einen Beitrag zur Verbesserung des Berliner Verkehrssystems und im Hinblick auf die Ziele des Mobilitätsgesetzes leisten könnten. Derartige Ideen könnten dann – wenn keine spezifischen rechtlichen Regulierungen bestehen – zeitlich und/oder räumlich begrenzt erprobt und hinsichtlich ihrer Wirkungen überprüft werden. Dies gilt unabhängig davon, ob es Maßnahmen im ÖPNV (wie neue Angebotsformen) oder neue technische Lösungen im Rad- oder Kfz-Verkehr sind. Ein besonderer Bedarf an Innovationen besteht dort, wo deutlich ist, dass bestehende Lösungen nicht ausreichend sind, um die „Herausforderungen im Verkehrsalltag“ der Zukunft konform mit den im Mobilitätsgesetz beschriebenen Zielen zu bewältigen.

EXKURS AUTOMATISIERTES FAHREN

Einer dieser Ansätze ist das automatisierte beziehungsweise fahrerlose Fahren im MIV- und ÖPNV-Bereich. Gerade im MIV wird dies häufig als Lösung vielfältiger Probleme gepriesen:

- Mobilität für alle unabhängig vom Alter, Wohnort und Fahrvermögen;
- weniger Platzbedarf im öffentlichen Raum durch Wegfall von Parkplätzen (ständig kreisende Fahrzeuge oder anderswo geparkt);
- weniger Platzbedarf für tatsächlich geparkte Fahrzeuge, weil diese enger parken können;
- mehr Verkehrssicherheit durch technische Lösungen;
- mehr Lebenszeit, weil die Fahrzeit keine aktive Teilnahme mehr erfordert.

Der Ansatz als solcher wurde im Rahmen des Runden Tisches im Hinblick auf die Frage, wie eine Stadt sich auf die Entwicklungen einstellen muss, diskutiert. Klar war, dass zum heutigen Zeitpunkt weder der Markthochlauf noch die Anforderungen, die sich ergeben werden, sicher benannt werden können. Folgende Fragen sind derzeit offen:

- Ergeben sich Mehrkosten für die öffentliche Hand, weil die Infrastrukturausstattung, die dieses ermöglicht, nicht von den Automobilhersteller*innen getragen werden wird?
- Ergibt sich ein Mehrbedarf an Platz für Kraftfahrzeuge im öffentlichen Raum, weil – zumindest in der Übergangsphase – Sonderspuren und Nothaltebuchten erforderlich sind?
- Ergibt sich ein zusätzliches Verkehrsaufkommen, da die Fahrzeuge autonom und ohne Mitfahrer*innen wieder an den Ausgangsort/Wohnort oder bis zur Abholung fahren?
- Müssen innerhalb bestehender Straßenzüge eigene baulich abgetrennte (eingezäunte) Trassen vorgesehen werden, um einen sicheren Betrieb zu ermöglichen?
- Wie werden die Regularien für automatisiertes Fahren erarbeitet und welchen Einfluss können Kommunen dabei haben?
- Wenn auch die Verkehrssteuerung dieser neuen Systeme durch Unternehmen erfolgt, wie kann sichergestellt werden, dass diese im Sinne des Gemeinwohls erfolgen und nicht danach, ob ein einzelner eine schnelle Trasse bezahlen kann?
- Muss ich als Kommune ein Rechenzentrum bauen und vorhalten, um den Betrieb dieses Systems zu ermöglichen?
- Welche Stromversorgung ist erforderlich, um diese Systeme zu betreiben?

Wie kann und muss eine Stadt also auf diese Herausforderungen reagieren?

Diese Frage kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden. Möglich ist derzeit, anhand der Entwicklungsphasen von Produktinnovationen, aufzuzeigen an welchen Stellen die öffentliche Hand Entscheidungen treffen muss, um das System im Sinne der Stadtverträglichkeit und des Gemeinwohls zu gestalten. Autonomes Fahren darf nicht übergeordnete Ziele wie den Vorrang des Umweltverbunds, die Barrierefreiheit oder eine bessere Aufenthaltsqualität in Frage stellen.

Die sechs Stufen des autonomen Fahrens gehen über die Nutzung von Assistenzsystemen (Fahrerassistenz und Teilautomatisierung als Level 1 und 2) über Bedingungsautomatisierung und Hochautomatisierung (Level 3 und 4) zu einer Entwicklung hin zur Vollautomatisierung (Level 5) aus, in der am Ende der oder die Fahrende keine Rolle mehr hat.

Fahrerassistenzsysteme (zum Beispiel Tempomat) und Teilautomatisierungen (beispielsweise automatisches Einparken, Spurhalten oder ähnliches) bestehen bereits; die jetzigen Entwicklungen sollen eine Veränderung hin zu einer Vollautomatisierung bewirken, in der die oder der Fahrende keine aktive Rolle mehr haben würde. Voraussetzung hierfür ist, dass die Fahrzeuge die technischen Voraussetzungen erfüllen (Voraussetzung für eine Typenzulassung) und dass entsprechende Sensoren (Video, Radar, Laser) für die Infrastruktur beziehungsweise im öffentlichen Raum vorhanden sind.

Gesetzgebung und auch Kommunen müssen den Prozess begleiten, gerade weil die Sicherheitsfragen für die Typenzulassungen und die Art und die Ausgestaltung der Infrastruktur für einen späteren Betrieb wesentlich sein werden. Aktuell gibt es auch in Deutschland inklusive Berlin Prototypen und erste Fahrzeuge, die (teil-)automatisiert fahren. Ihnen ist gemein, dass sie mit sehr niedrigen Geschwindigkeiten (unter 30 Kilometer pro Stunde), mit einer Begleitperson und häufig außerhalb des öffentlichen Raums verkehren.

Zum jetzigen Zeitpunkt geht es darum, die Möglichkeiten und Grenzen der bereits existierenden Fahrzeuge kennenzulernen. Dies erfolgt über das Ermöglichen von räumlich und zeitlich begrenzten Pilotprojekten im privaten und öffentlichen Raum und die Begleitung dieser Projekte, um zunächst die technischen Aspekte bewerten zu können. Dabei geht es auch um die Bewertung der Wirkungen und der Akzeptanz. Dies erfordert die Begleitung der weiteren Phasen durch Studien zu Auswirkungen und zu gegebenenfalls notwendigen ergänzenden Maßnahmen. In den weiteren Schritten wird es für Berlin darum gehen, sich über Bundesratsinitiativen in die anstehenden Entscheidungsprozesse und gesetzlichen Neuregelungen einzubringen.

5.5 Überführung der Ziele und Handlungsschwerpunkte in konkrete Maßnahmen

Die Ziele und Handlungsschwerpunkte wurden in ein Handlungsprogramm und in zu ergreifende Maßnahmen überführt. Der Maßnahmenkatalog des StEP MoVe (siehe Anhang I) beinhaltet nicht nur „rein verkehrliche“ Maßnahmen, sondern auch Maßnahmen, die sich an der Schnittstelle zwischen Verkehr und anderen Handlungsfeldern der Stadtentwicklung befinden.

Die Maßnahmen sind den folgenden Maßnahmenkategorien zugeordnet:

- raumstrukturelle Maßnahmen,
- preispolitische und ordnungsrechtliche Maßnahmen,
- organisatorische Maßnahmen,
- Maßnahmen zur Verbesserung der Kommunikation und Partizipation,
- Infrastrukturmaßnahmen.

Der Maßnahmenkatalog unterscheidet zudem hinsichtlich Umsetzungszeithorizont nach kurz-/mittelfristig (im Rahmen Zielhorizont 2030) und langfristig (über Zielhorizont 2030 hinausgehend) und enthält auch Daueraufgaben der Verwaltung. Die Arbeitsschwerpunkte für die ersten fünf Jahre finden sich zudem zusammengefasst im „Mobilitätsprogramm 2023“.

Zwei Jahre nach der Verabschiedung des StEP MoVe wird der Umsetzungsstand des Mobilitätsprogramms 2023 überprüft. Eine darauf aufbauende Bewertung der Entwicklungen ist mit Vorliegen der Haushaltsbefragungen, Erkenntnissen zum Radverkehr, Erhebungen im ÖPNV und neuer flächendeckender Straßenverkehrszählungen möglich. Dabei wird auch überprüft, ob ein Nachsteuern erforderlich ist, um die Ziele zu erreichen oder auf erkennbare Veränderungen der Rahmenbedingungen gegebenenfalls mit der Anpassung von Zielen zu reagieren. Dies soll in Anlehnung an die Realentwicklungen, neue Schwerpunktsetzungen beispielsweise der Stadtentwicklung sowie in Abhängigkeit der Erkenntnisse aus der Evaluation des ÖPNV-Bedarfsplans erfolgen.



Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/uvk

twitter.com/senuvkberlin

instagram.com/senuvkberlin

Berlin, 02/2021



EUROPÄISCHE UNION

**Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung**

Das Vorhaben „Zweite Fortschreibung Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr)“ (Projektaufzeit: 04/2016 bis 07/2021) wird im Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE) gefördert aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung und des Landes Berlin (Förderkennzeichen 1070-B5-O).